

NEPTUNUS

info marine

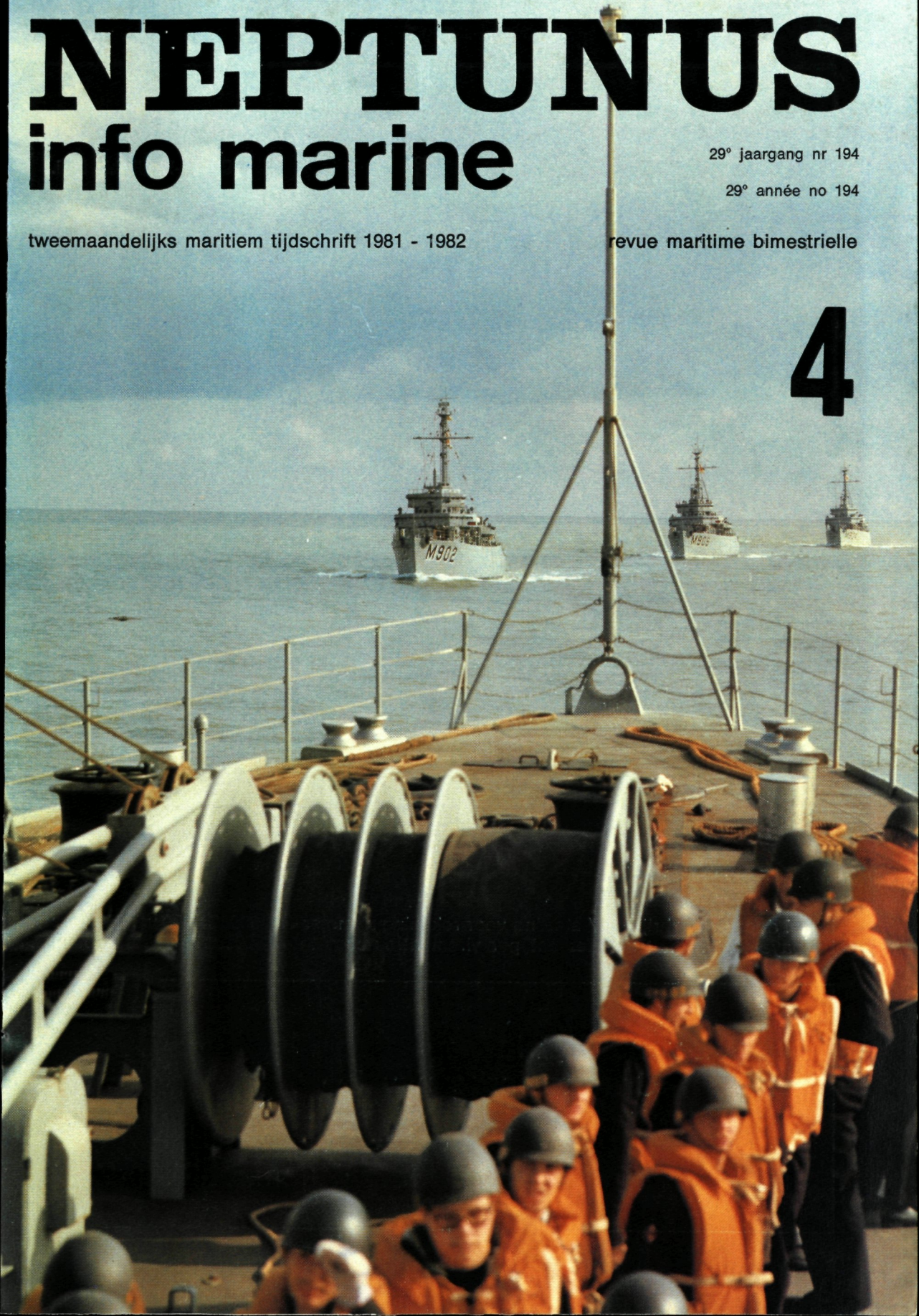
29° jaargang nr 194

29° année no 194

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

4



Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

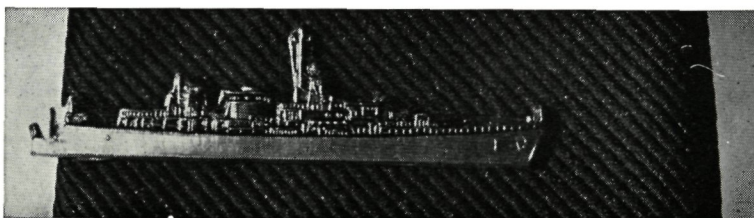
DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE

220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas» ?

NEPTUNUS

info marine

avril 1982

april 1982

29e jaargang nr 4

29e année no 4

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog
(XVIII bis)

door j. verleyen

la flandre zélandaise ou « staats-vlaanderen »

par j. verleyen

de zee en de kunst - dominique de bast

door n. hostyn

l'histoire incroyable du trésor de l'édinburgh »

par j.m. de decker de brandeken

woorden uit de zeemanskist -

over de zeemanskraag en de nelson

door oppermeester j.-b. dreesen

marines militaires étrangères

par le cpf(r) h. rogie

maritiem panorama - panorama maritime

door h. rogie

bibliografie - bibliographie

postzegelnieuws - kano's in oceanie

door eerste meester chef a. jacobs

la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918

par l'amiral de division (ret) l.f.r.e. petitjean

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30

van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

300 F steun - soutien

500 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :

E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den

Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,

G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,

J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepondt,

A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A.

Devreese.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIIIbis)

Door J. Verleyen

HET VERLIES VAN DE O.241 «PROVIDENTIA» (addendum)

Ons artikel, gepubliceerd in NEPTUNUS 1981/1982 Nr 2, werd zeer goed onthaald te Swansea. De Lord Mayor, Paul VALERIO, heeft ons bedankt en hij heeft vaartuigen van onze Zeemacht om bezoek uitgenodigd met de verzekering dat zij goed onthaald zullen worden. Wij hebben dit vriendelijk verzoek aan de bevoegde diensten van onze Staf overgemaakt met de hoop dat, ondanks de besparingen van brandstof, dit bezoek mogelijk zal zijn. Swansea is toch niet zover gelegen.

Bovendien heeft de Lord Mayor aan zijn «City Archivist», Dr. John R. ALBAN, opdracht gegeven ons verdere inlichtingen te sturen. Wij hebben alzo vernomen dat de Belgische vluchtelingen, reeds tijdens de eerste oorlog, te Swansea goed ontvangen werden. Wij hebben ook vernomen dat onze beste vriend Kapitein Maurice COPPIN,

slecht ingelicht werd over de juiste identiteit van de toenmalige Lord Mayor. U moet weten dat, in de Britse steden, de Lord Mayor verandert van jaar tot jaar (in november). Hij wordt gekozen onder de «Councillors» (dus de gemeenteraadsleden) van de stad. In mei en juni 1940, was de Lord Mayor Councillor John Richard Martin (voorgesteld op de foto met de familie DEBUSSCHERE). Deze verdienstelijke Lord Mayor heeft zich, in 1952, uit het politiek leven van de stad teruggetrokken en hij is overleden op 14 februari 1956. Councillor Thomas James (aangeduid in onze eerste legende) was de opvolger van Councillor John Richard Martin.

Op verzoek van «City Archivist», Dr. John R. ALBAN, werd ook ons artikel in «The South Wales Evening Post» van woensdag 30 december 1981 gepubliceerd (onder de titel «Escape by trawler»).

Thank you, Lord Mayor Paul VALERIO, thank you, Dr. John R. ALBAN!



De familie DEBUSSCHERE met de Lord Mayor van Swansea John Richard Martin in 1940.

LA FLANDRE ZELANDAISE OU

«STAATS - VLAANDEREN»

depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831

Par J. Verleyen

Une charmante coquille s'est glissée dans la composition du texte de la première partie de ce travail qui vient d'être publiée dans le No 3 de NEPTUNUS 1981-1982. Selon la formule consacrée, le lecteur averti aura rectifié de lui-même. En effet, notre ami Carlo SEGERS est qualifié de rédacteur en chef de la revue «Alle Hens», organe officiel mensuel de la Koninklijke Marine des Pays-Bas alors qu'il est le rédacteur en chef de la revue «SIRENE», maintenant trentenaire et à laquelle il consacre tous ses efforts. Ceci étant mis au point, revenons à notre sujet.

La République française supprime la Flandre zélandaise..

Au début de l'année 1795, les armées de la République, après avoir achevé la conquête des Pays-Bas autrichiens, achevaient la conquête des Provinces-Unies. Le 19 janvier 1795, Guillaume V d'Oranje, le dernier Stadhouder des Provinces-Unies, devait s'embarquer à Scheveningen sur un bateau de pêche qui devait le conduire, lui et toute sa famille, en Angleterre. Il avait résisté jusqu'au dernier moment au sein de la seconde coalition alliée mais il se trouvait encerclé et ne disposait plus de forces en état de combattre. Il ne devait jamais revoir son pays puisqu'il mourut à Brunswick, le 9 avril 1806. Par contre, son fils, le Prince Guillaume d'Orange, devait redébarquer, le 30 novembre 1813, dans cette même localité de Scheveningen et avec l'aide des mêmes pêcheurs de ce lieu. Il reprenait ainsi pied sur le sol de son pays en voie de libération et qui l'attendait pour prendre le pouvoir, après un peu plus de 18 ans d'exil.

La République française ne perdit pas de temps. Elle conclut avec la nouvelle «République batave» le Traité de la Haye du 16 mai 1795 (27 Floréal de l'An IV). Une des clauses de ce traité prévoyait la cession à la France de la Flandre zélandaise. C'était un corollaire de l'Affranchissement de l'Escaut proclamé par la République française, en novembre 1792, peu après la victoire de Jemappes.

Le territoire de la Flandre zélandaise fut annexé directement à la France pour la raison qu'au moment de la conclusion du Traité de La Haye, nos provinces étaient déjà virtuellement réunies à la République française et que cette annexion fut confirmée par la loi de la Convention Nationale du 1er octobre 1795 (9 Vendémiaire de l'An IV).

L'ensemble de la Flandre zélandaise fut incorporé dans le Département de l'Escaut (actuelle Flandre orientale) à l'exception de Sint Anna ter Muide qui fut incorporé dans le Département de la Lys (actuelle Flandre occidentale) pour la raison que cette ville était située sur la rive sud du Zwin. On avait pensé différemment que lors de la conclusion de la convention hispano-hollandaise du 21 décembre 1664. Maurits COORNAERT a trouvé à ce sujet un petit détail bien intéressant. Lorsque le Directoire, institué par la Convention Nationale, et qui lui succéda le 27 octobre 1795 (5 Brumaire de l'An IV), mit sur pied une nouvelle juridiction, la «Justice de Paix», qui existe toujours, il fallut diviser le territoire en cantons judiciaires. Ces cantons judiciaires existent également encore mais ont subi d'importantes modifications. Nous voyons alors que Westkapelle fut choisi comme chef lieu de canton judiciaire et que ce canton judiciaire comprenait, notamment, Sint Anne-ter-Muide, le tout dans l'arrondissement judiciaire de Bruges. En somme, le canton de Westkapelle existe toujours mais il est devenu le IIIème canton de Bruges.

Dom A. SMITS note, pour sa part, que l'autorité française procéda à de nombreuses modifications des limites des communes de la région ce qui eut pour conséquence, qu'à la fin de la période française, il était bien difficile de retrouver exactement le tracé de l'ancienne frontière autro-hollandaise. Nous y reviendrons. Il note également une petite immigration de Flamands en provenance de nos actuelles provinces de Flandre. Il s'agissait de catholiques-protestants dans ce qui avait été et qui devait redevenir la Flandre zélandaise.

Quant à J.B. VIFQUAIN, il nous apporte sur cette

période quelques considérations sur les voies d'eau. Si Napoléon ne put rien entreprendre pour rétablir la liaison de Gand avec la mer, il entreprit, par contre le creusement du canal (important pour l'époque) qui devait unir Bruges à Breskens via Damme et Sluys. Les travaux furent menés de 1811 à 1813 et quantité de prisonniers espagnols perdirent la vie dans ces régions malsaines. A la chute de l'Empire, le canal n'atteignait que Hoeke et il fallut attendre 1858 pour le voir prolonger jusqu'à Sluys qui n'était déjà virtuellement plus accessible par mer via le Zwin et qui devait, du reste, être coupée du Zwin par un premier endiguement réalisé en 1864. (*)

J.B. VIFQUAIN nous fournit aussi un très précieux renseignement sur l'état du Braakman durant la période française. Il arrivait que des corvettes de la Marine Impériale, préposées à la garde de l'embouchure de l'Escaut, se fassent prendre en chasse par des frégates anglaises, lesquelles, par vents favorables, tentaient de remonter l'Escaut. Les corvettes françaises n'hésitaient pas alors à foncer, toutes voiles dehors, dans le Braakman où elles venaient se placer sous la protection des canons de la position fortifiées de Philippine. Par contre, les frégates anglaises ne pouvaient s'engager dans le Braakman, leur tirant d'eau étant plus important que celui des corvettes françaises.

Pourquoi la frontière de Flandre zélandaise fut-elle rétablie ?...

Voilà bien une des questions que l'on peut se poser. Pourquoi Guillaume d'Orange, qui devait devenir roi des Pays-Bas Réunis, a-t-il rétabli cette frontière et rattaché à nouveau la Flandre zélandaise à la Province de Zélande ? Il semble qu'il faille écarter, de prime abord, l'idée que le futur souverain ait douté de la solidité de son futur royaume et qu'il en eut prévu l'éclatement. Il avait tant besoin pour

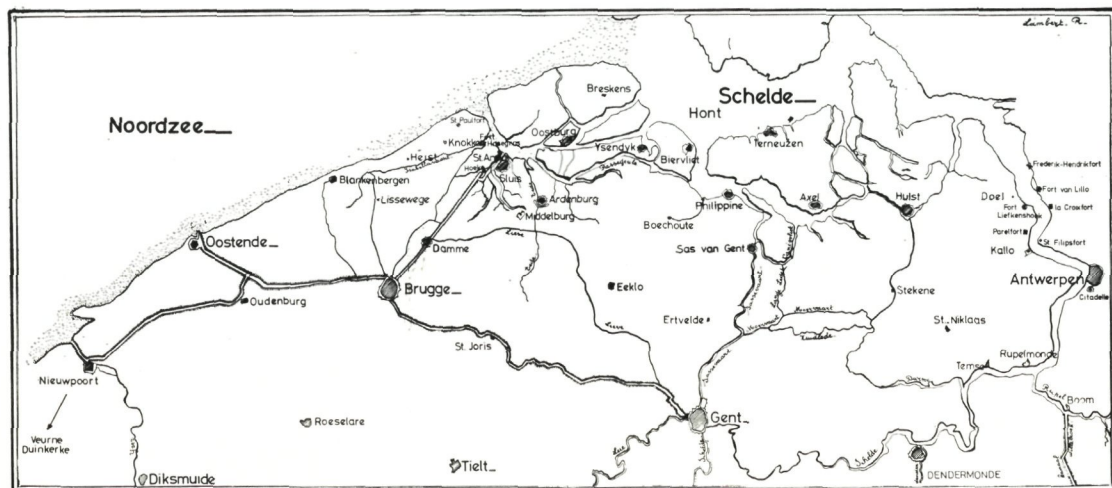
cela et, même, réussi ce tour de force : d'obtenir la jonction à son royaume de ces territoires qui forment l'actuelle province de Liège et sur lesquels la Prusse s'était réservé des droits et qu'elle occupa jusqu'à la dernière minute en vertu de la convention conclue à Bâle le 12 janv. 1814, entre les puissances alliées avant de passer le Rhin et répartissant les territoires occupés, pour peu de temps encore, par la France en plusieurs gouvernements généraux.

On serait plutôt tenté d'expliquer cette situation par le fait que le Roi n'étendit sa souveraineté sur l'ensemble de son royaume qu'en deux étapes bien distinctes et il n'est pas mauvais de les esquisser brièvement.

Le Prince d'Orange, que nous avons vu débarquer à Scheveningen, le 30 novembre 1813, dut attendre exactement quatre mois pour prêter, le 30 mars 1814, en l'Eglise Neuve d'Amsterdam, le serment constitutionnel qui faisait de lui le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis. La « Grondwet » (Loi Fondamentale) venait d'être votée la veille seulement. Durant les quatre mois en question, il avait fallu achever la libération du territoire, tout remettre en ordre, réorganiser, préparer la Constitution, tenter de mettre sur pied quelques forces armées nationale, etc. etc. Tout cela dut se faire dans un pays manquant de tout et, de surcroît, durant l'épouvantable hiver 1813-1814. Le tout fut supporté avec une abnégation patriotique formidable.

Le 30 mars 1814, le nouveau chef d'Etat étendait donc sa souveraineté sur l'ensemble des territoires qui formaient les Provinces-Unies avant l'invasion française. On peut donc dire que c'est ce 30 mars 1814 que, juridiquement, la Flandre Zélandaise était rattachée à nouveau à la Province de Zélande. Les Alliés avaient, en effet, formellement promis au Prince d'Orange de lui restituer la souveraineté sur l'ensemble des territoires sur lesquels son père avait exercé la souveraineté. La première promesse de ce genre fut faite par William PITT junior en 1805, lors de la formation de la 3ème coalition qui fut écrasée à Austerlitz, le 2 décembre de cette même année 1805.

(*) Une plaque commémorative apposée à l'extrémité du vieux port de Sluys rappelle cet événement.



Cette carte, conçue par l'auteur et dessinée par Roger LAMBERT avec l'assistance technique du Service Photographique du Ministère des Travaux Publics, donne la situation de la Flandre zélandaise et des voies d'eau de nos régions à la fin de la période française (1814). Tous les points repris dans l'article figurent à la carte.

Notons encore que ce même 30 mars 1814, Paris capitulait, que les Alliés y entraient et, que deux jours plus tard, le Sénat Impérial devait proclamer la déchéance de Napoléon et de sa famille.

Nous en arrivons maintenant à la seconde étape qui débute par une période intermédiaire. Dès le 1er août 1814, le Prince Souverain, auquel les Alliés ont promis, dès 1805 également, une amélioration de sa frontière méridionale, est placé par ces mêmes Alliés à la tête du Gouvernement Général de la Belgique qui comprend tous les anciens territoires autrichiens à l'ouest de la Meuse, la ville de Liège non comprise.

C'était un bon pied dans l'étrier mais, au Congrès de Vienne, on discute encore sur l'étendue des territoires supplémentaires à accorder à la Maison d'Orange. Le 13 février 1815, la décision est enfin prise : le Prince Souverain des Pays-Bas-Unis deviendra le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas et il régnera non seulement sur les provinces déjà soumises à sa souveraineté mais sur les anciennes provinces autrichiennes en Belgique, sur l'ancienne Principauté de Liège (moins Eupen), sur l'ancienne Principauté Abbaticale de Stavelot-Malmédy et sur l'ancien Duché de Bouillon. Par ailleurs, il est, à titre personnel, Grand Duc de Luxembourg, dont la Prusse a retranché les cantons de Sankt-Vith et de Bittburg. Mais, ce traité sur lequel les Alliés se sont mis d'accord, le 13 février, il faut le mettre en musique, échanger des textes etc. et il ne sera signé, à Vienne, que... le 31 mai 1815.

Or, le futur souverain ne pourra attendre cette date et il va être forcé de prendre les devants. En effet, le 1er mars, Napoléon débarque au Golfe Juan et entame sa marche vers Paris. Aussi, en accord avec les Alliés, le 17 mars, le Prince Souverain et son épouse la Princesse Wilhelmine de Prusse, sont proclamés Roi et Reine des Pays-Bas, simultanément à Amsterdam et à Bruxelles. Il était temps car, le 20 mars, Napoléon fait sa rentrée au Palais des Tuileries à Paris, palais que Louis XVIII avait abandonné la nuit précédente. Le 30 mars, nos nouveaux souverains font leur entrée solennelle à Bruxelles alors que, ce même jour, Louis XVIII et sa Cour, venant de Lille, viennent s'installer à l'Hôtel d'Hane de Steenhuyze, rue des Champs à Gand, pour y passer les «100 jours» tandis que le Duc de Berry amène à Alost ce qui reste de l'escorte militaire royale. Ce n'est que le 14 mai, que l'administration de la future province de Liège est remise par les autorités prussiennes à des représentants du Roi des Pays-Bas. Voilà, enfin, le territoire des Pays-Bas réunis entièrement constitué (un mois avant Waterloo !). Le 3 juin, le Roi et la Reine font leur joyeuse entrée à Liège (quinze jours avant Waterloo !).

On serait donc tenté de croire que ce décalage d'un an entre la prise de souveraineté sur les provinces septentrionales et la prise de souveraineté sur les provinces méridionales, quelque peu bousculée, comme nous l'avons vu, joue un rôle dans cette question du rétablissement de la frontière de la Flandre zélandaise.

Il semble, au contraire, que ce rétablissement de la frontière soit dû à la volonté personnelle du Roi alors même qu'il n'était encore que Prince Souverain. En effet, Dom A. SMITS a retrouvé parmi les pétitions adressées au Roi, en 1830, par les dirigeants de communes à majorité protestante et qui

redoutaient un rattachement à la Belgique (nous en parlerons au moment opportun), la pétition du Bourg-mestre de Groede (localité située entre Oostburg et Bréskens et fusionnée actuellement avec Oostburg). Cette pétition est datée du 9 octobre 1830 et rappelle au Roi qu'en 1814 (alors donc qu'il n'était encore que Prince Souverain), il avait reconnu la «Staats-Vlaanderen» comme une partie de l'ancienne république (s.c. des Provinces-Unies).

Nous savons aussi que la frontière austro-hollandaise était difficile à retracer par suite de modifications de limites de communes faites par la République française. Or, nous constatons que par un arrêté pris à la Haye, le 19 octobre 1814 et publié au Journal Officiel, que le Prince Souverain, en sa qualité de Gouverneur général de la Belgique, s'efforce de retracer cette frontière. Cet arrêté est fort intéressant car il apporte la preuve que les anciennes limites avaient été modifiées sur pratiquement toute la distance séparant le Zwin du Pays de Waes. St. Anne-Termuiden doit céder la partie belge de son territoire qui peut être, soit rattachée à une commune belge, voisine, soit former une nouvelle commune belge. Sint-Marguerite, Oud-Waterland, Watervliet, Assenede, Zelzate et la Clinge sont des communes belges mais doivent céder une partie de leur territoire considéré comme hollandais. Par contre, trois communes hollandaises doivent céder du territoire à une commune belge : Waterdyck à Bouchaut, Overslag à Wachtebeke et Coywacht à Moerbeke. Que personne ne se fâche, les noms des communes sont orthographiés comme dans l'arrêté en question.

Le rétablissement de la frontière (intérieure, du reste, au sein du Royaume) n'a certes pas empêché la réalisation de cette grande œuvre du Canal de Gand à Terneuzen (inauguré en 1827) mais qui nécessita la collaboration de deux directions provinciales différentes du Waterstaat, celle de Flandre orientale et celle de Zélande. Par contre, il est certain que cet état de choses ainsi rétabli contribua grandement à maintenir à la Flandre zélandaise un caractère distinct de celui des deux Flandres méridionales. On devait le voir en 1830 et 1831.

Au spirituel, pourtant, la frontière n'était pas rétablie....

Voilà un élément auquel on ne va accorder de l'importance que lors des événements et immédiatement après. Sous Napoléon, le Concordat avait rétabli un seul évêché pour les deux départements de l'Escaut et le la Lys avec siège à Gand. Les quelques rares prêtres catholiques de Flandre zélandaise relevaient donc de cet évêché et cette situation fut maintenue après 1814-1815 et jusque 1830 et au-delà. Dom A. SMITS nous dit que ces prêtres étaient souvent originaires de nos Flandres actuelles ce qui les rendit suspects dès les événements et même dès avant. Les Protestants, qui détenaient la richesse et l'autorité, se sentaient menacés et redoutaient que les Rooms-Katholieken (qui formaient la partie la plus pauvre de la population) et leur clergé ne soient prêts à faire cause commune avec les insurgés belges. Tous les prêtres catholiques furent soupçonnés et, notamment, ceux de Yzendyke et de Sluis, institués jadis par Mgr. VAN SUSTEREN. Toutefois, comme le note Dom. A. SMITS, ils ne furent pas inquiétés lors de l'enquête menée après la reprise en mains de la région par le Roi des Pays-Bas. Par contre, dans la partie orien-

tale, plus catholique nous le savons, trois prêtres jugèrent bon de se réfugier en Belgique. (*). L'un des deux retourna cependant ultérieurement à Hulst. Dom A. SMITS, signale encore que le Diocèse de Gand n'avait pas très bonne presse dans les instances supérieures parce qu'il avait été dirigé, jadis par Mgr. le Prince Maurice Jean Madeleine de BROGLIE. Ce noble français était né le 5 septembre 1766. Il avait émigré lors de la Révolution mais était rentré en France en 1803 lors de la tentative de rapprochement avec la noblesse entreprise par Napoléon. Il fut comblé de faveurs par l'Empereur et sacré évêque le 17 novembre 1805. En 1807, il vint occuper le siège de Gand. Très vite, il entra en conflit avec Napoléon qu'il accusait de vouloir asservir l'Eglise sous le couvert du Concordat arraché au Pape PIE VII. Les choses allèrent si loin qu'il refusa la Légion d'Honneur qu'on lui offrait. Il fut arrêté, déporté et détenu. A la chute de l'Empire, il revint triomphalement à Gand, dès le 24 mai 1814. C'était pour entrer en conflit, cette fois, avec le Gouvernement des Pays-Bas auquel il reprochait aussi de vouloir appliquer le Concordat dans nos provinces. Cette fois, il préféra se réfugier en France. C'est ainsi qu'il fut condamné, par contumace, le 8 novembre 1817, par la Cour d'Assises du Brabant Méridional. Il mourut à Paris, le 20 juillet 1821. On peut se demander s'il exerçait encore autant d'influence sur le clergé et les fidèles en 1830-31, mais l'impression défavorable était demeurée en haut-lieu, surtout à la vue de quelques cas de sympathisation avec les Belges. Aussi, dès la reprise en mains de la situation, des voix autorisées s'élevèrent pour réclamer la disparition de l'autorité de l'Evêque de Gand sur le petit clergé catholique de Flandre zélandaise. La frontière devrait être rétablie dans le domaine spirituel également ! Mais, comme conclut Dom A. SMITS, il fallut encore pas mal de temps pour que cela se réalise. Et maintenant, retournons quelque peu en arrière, sur le terrain...

La première quinzaine d'octobre 1830, en Flandre zélandaise...

Ici, Dom A. SMITS va nous servir de guide. Nous allons retrouver l'ambiance de la période qui suivit la Libération après la dernière guerre, avec ces colonnes mobiles de partisans indisciplinés et qui agissent sans coordination. Le tout a commencé, en Flandre zélandaise, par ce que l'on pourrait appeler la «Grand Peur». Dès la fin du mois d'août de 1830, des troubles très violents se sont produits à Bruges, des troubles à la fois sociaux et politiques. A Maldegem, Watervliet et Middelburg, la population est pro-belge et le «drapeau brabançon» flotte. En Flandre zélandaise, les Protestants ont peur d'être rattachés à la Belgique. On trouve que les curés catholiques sont suspects et, pourtant, les Catholiques ne bougent pas. Les Protestants adressent des pétitions au Roi pour le supplier de ne pas les abandonner. Ce qui est curieux, c'est que le Gouverneur de la Province de Zélande, VAN VREDENBURGH, et, après lui, le nouveau

Ministre de l'Intérieur, VAN DOORN, qui a succédé au Belge de la COSTE, en début octobre (*), désapprouvent totalement ces pétitions. Ils disent que cela est dangereux car les «autres» (c.à.d. les Catholiques) peuvent en faire autant. Ils redoutent donc (et sagement) que les régions à majorité protestante (c.à.d. la région occidentale de la Flandre zélandaise qui forme le 4ème district de la Province de Zélande, celui de Sluis), demandent leur maintien dans le Royaume des Pays-Bas, tandis que les régions à majorité catholique (c.à.d. la partie orientale de la Flandre zélandaise qui forme le 5ème district de la Province de Zélande, celui de Hulst) demandent leur rattachement à la nouvelle Belgique. Comme quoi, on parlait déjà de l'autodétermination des populations à cette époque. Le 5 octobre, le Roi a lancé un manifeste intitulé «te Wapen». On crée partout des «Burgerwachten» sauf dans des communes catholiques comme Eede. Ces gardes sont armées à la diable car on hésite à distribuer des armes. Elles pourraient tomber en de mauvaises mains ! On n'ose même pas mobiliser les hommes de la «Schutterij», ces troupes territoriales de réserve. Bien mieux, on évacue sur Vlissingen les réserves de poudre entreposées dans les forts de Breskens. Dans l'île de Walcheren et dans l'île de Zuid-Beveland, on ne se sent même pas à l'aise, car les quelques éléments de troupes dont on dispose sont des «Belges» s.à.d. des suspects.

Mais, puisque nous écrivons pour des marins, il est une question qui se pose immédiatement : que faisait donc la Koninklijke Marine dans toute cette affaire ? Nous savons, en effet, que, dans sa quasi-totalité, elle était demeurée fidèle au Roi. Et bien, c'est J.A. VAN DER KOOIJ de «Alle Hens», qui nous a apporté très opportunément la réponse à cette question. La Koninklijke Marine en avait plein les bras. Elle avait dû, dès le début octobre, se substituer à l'armée de terre pour assurer la défense du pays. L'armée de terre était réduite à peu de choses car elle était composée d'une grande partie de Belges qui avaient déserté ou qui avait dû être écartés. On redoutait une persée des insurgés (dont on surestimait la valeur) à travers le Noord Brabant dont la population grandement catholique était suspecte. Aussi, la Koninklijke Marine organisa aussitôt trois «liniën van defensie te water», l'une sur l'Escaut occidental depuis l'embouchure jusqu'à Anvers, la seconde sur l'Oosterschelde jusqu'au Haringvliet et la troisième de Willemstad jusqu'à Nimègue !!! Ce n'est donc pas pour rien que Dom A. SMITS constatera, au cours de ses laborieuses recherches, que les interventions de la Koninklijke Marine en Flandre zélandaise furent très réduites.

Au début d'octobre 1830, également et de l'autre côté de la barrière, le Gouvernement Provisoire belge installe à Gand un Commandement Militaire des Deux Flandres (qui existe toujours). A ce moment, ce Commandement Militaire n'a sous son autorité (???) que des bandes de partisans mais ceci annonce que des opérations militaires vont débiter.

(*) VAN DOORN était le dernier Gouverneur de la Province de Flandre orientale. Il avait abandonné Gand, au tout dernier moment. C'est lui qui fut l'âme de la réalisation du canal de Gand à Terneuzen inauguré en 1827.

(*) Il s'agit des vicaires de Hengstdyk, Hulst et St. Jansteen.

De zee en de kunst

Dominique De Bast

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis
Conservator Stedelijke Musea Oostende

In vorige bijdragen wezen we er reeds herhaalde malen op dat de marineschilderkunst in onze gewesten praktisch niet beoefend werd in de decennia rond 1800. Bij onze Noorder- en Zuiderburen daarentegen, kunnen we in diezelfde periode tientallen, ja enkele honderden namen aanhalen. Om dan nog niet te spreken van de kustrijke Britse eilanden!

Een bijna uniek geval alhier, d.w.z. binnen wat we nu België noemen, was Dominique DE BAST. Hij is de ware schakel tussen onze zeldzame laat-18e eeuwse marineschilders zoals Frans-Balthasar SOLVIJNS of Jean-Baptiste TENCY en de allervroegste 19de eeuwse schilders van zeegezichten: Louis VERBOECKHOVEN en Henri LEHON.

x x x

Dominique-Eugène-Joseph DE BAST werd te Gent geboren anno 1781 als zoon van Louis-Jean DE BAST en Johanna DE BACKER. De DE BAST's waren heel belangrijke katoennijveraars in het Gentse. Het was trouwens volop de periode der industriële revolutie met, wat Gent betreft, een spectaculaire opbloei van de textielindustrie.

Dominique DE BAST kunstschilder uit pure liefhebberij. Als dilettant penseelde hij landschappen, maar vooral toch marines. Werken die nu heel erg zeldzaam geworden zijn. Wie DE BAST's leermeester was is ons voorlopig nog niet geweten. Voor de kunsttentoonstellingen in zijn geboortestad moet hij in alle geval in contact zijn gekomen met de marines van F.B. SOLVIJNS en J.B. TENCY: van SOLVIJNS waren er in de Gentse Salons van 1806 en 1814 marines te zien, TENCY was er omzeggens elke keer bij in de periode 1792-1808.

DE BAST debuteerde wellicht tijdens het Gentse Salon van 1817. Zijn 2 landschappen en één marine werden in de catalogus uitvoerig omschreven. Het ene landschap stelde een zandige weg met een kaar en voerlui nabij een bos voor, het andere was een «Storm op zee» waarop een koopvaardijship was uitgebeeld.

In het Salon van 1820 te Gent toonde DE BAST niet minder dan 9 schilderijen: 4 landschappen en 5 marines. Deze waren: «Landschap met rots, grot, ravijn en burg», «Landschap met een zandige weg», «Landschap met een brug, gestoffeerd met een boer te paard, een boerin en vee», «Winterlandschap met windmolen, gestoffeerd met personages op het ijs», «Rotterdam gezien vanop de Maas», «Kalme zee met een driemaster van de koopvaardij, een oorlogskorvet en andere vaartuigen», «Kalme

zee met een kofschip onder zeil, tjalken en andere vaartuigen», «Schipbreuk van een oorlogsschip op klippen».

Daarna bleef DE BAST jaarlijks plichtsgetroouw zijn doeken insturen naar de Salons van Antwerpen, Brussel en Gent.

Het is dan ook voornamelijk in de catalogi van die salons dat we kennis maakten met zijn oeuvre en meteen ook met de landstroken die hij tijdens zijn kunstenaarsloopbaan bezocht. Verder dan Holland, Walcheren en Zuid-Beveland ging hij blijkbaar niet om de nodige inspiratie op te doen.

x x x

Uit de vele tentoonstellingscatalogi plukten we volgende inzendingen van Dominique DE BAST:

Salon 1821, Brussel: «In Zeeland», 2 x «Kalme zee», «Bewogen zee» en «Gezicht op een scheepswerf». Salon 1823, Gent: «Een ontredderd schip is op 't punt te zinken; een vissersboot poogt de reddingsloep te bereiken», «Kalme zee bij helder weer; een oorlogsschip ligt voor anker. Op de voorgrond matrozen die op het strand een lading goederen inslaan. Nog enkele vaartuigen op het water», «Een ontredderd schip, op sleeptouw genomen door twee sloepen, nabij een pier», «Een watermolen».

Salon 1824, Brussel: «Rotterdam gezien vanop de Maas», «Kalme zee met een kof; Zeeland», «Bewogen zee met een linieschip en andere schepen onder zeil», «Kalme zee» (de twee laatste waren pendants).

Salon 1825, Antwerpen: «Kalme zee; een Deens en een Nederlands schip in de ingang van een haven; een sloep met soldaten en matrozen begeeft zich naar een Engels oorlogsschip dat in de verte te zien is», «Kalme zee; Zeelandse vaartuigen rond een pier waar we vissers zien die zich klaarmaken voor het vertrek; links Zweedse en Engelse schepen», «Bewogen zee; een brik verrast door een windstoot».

Salon 1826, Gent: «Een kofschip en andere vaartuigen bij de ingang van een haven; kalme zee», «Oorlogsschepen bij de kust; kalme zee», «De rede van Vlissingen met een oorlogsschip; bewogen zee» (de laatste twee waren pendants).

Salon 1827, Brussel: «Aankomst van een vloot op de rede van een havenstad», «Het IJ te Amsterdam», «Een kof en een galjas voor de kust; duinen in de verte».

Salon 1828, Antwerpen : «Kalme zee met koopvaardijsschepen op een rede», «Kalme zee met vaartuigen voor de kust».

Salon 1828, Gent : «Rede in de vreemde met schepen bij kalm weer», «De Leie te Akkergerm bij Gent», «Een hoeve».

Salon 1829, Gent : «Een geconvoyeerde handelsvloot bij kalme zee», «Rede met meerdere vaartuigen bij kalm weer», «Bewogen zee».

Salon 1830, Brussel : «Kalme zee; linieschip, schoener en andere vaartuigen», «Bewogen zee; linieschip, driemaster van de koopvaardij en andere schepen».

Salon 1834, Antwerpen : «Kalme zee; grote rede», «Kalme zee; ingang van een haven».

Salon 1835 : «Windstoot; een ontredde korvet in de branding», «Kalme zee, ingang van een haven».

Dominique DE BAST overleed te Gent op 19 april 1842. Bij zijn leven woonde hij in de Burgstraat 4, het adres dat we ook op zijn overlijdensakte terugvinden.

Alhoewel de vermaardheid van DE BAST nooit zo heel groot was bevond zich in het Koninklijk Paviljoen te Haarlem toch een werk van hem : een «Gezicht op de kust van Ter Goes op Zuid-Beveland bij zonsondergang». Volgens gegevens recentelijk gepubliceerd door Chr. WRIGHT bevindt het werk zich momenteel niet meer in een Nederlands Museum.

x x x

Totdaar deze bijdragen. Moge zij er toe bijdragen deze langvergeten kunstenaar eindelijk eens naar het daglicht te halen, om hem met onze blik van vandaag, die niet meer deze is van de generaties kort na hem, naar waarde te kunnen schatten.

ENFIN ILS SONT LA !

D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 300 F + 25 F de frais de port.



L'histoire incroyable du trésor de l'«Edinburgh»

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Une curieuse barre d'or tordue, d'un jaune terne, épousant les formes bizarres d'une sculpture d'Henry Moore était jusqu'il y a peu seule à ramasser la poussière dans le fin fond des coffres de la Banque d'Angleterre.

Ce morceau de métal biscornu, dont la valeur actuelle se situe aux environs de 100.000 livres sterling (7 millions de francs belges) constitue un rappel symbolique du chemin souvent rude qu'ont dû parcourir les quelque 750 tonnes d'or abritées aujourd'hui dans les caves de la «vieille dame» de Threadneedle Street. Sans parler de la fortune en lingots qui se trouve encore à des milliers de kilomètres du havre de la banque centrale.

On estime, en effet, à vingt cinq millions de livres sterling la valeur des lingots appartenant à la Banque d'Angleterre qui gisent au fond des océans, victimes des guerres, naufrages et collisions en mer qui ont envoyé par le fonds des navires transportant de l'or depuis l'époque du Roi Salomon.

Les sociétés spécialisées dans la récupération d'épaves ont pour ces trésors engloutis le même regard que les compagnies minières pour des gisements à faible teneur. Vu la hausse du prix de l'or, il devient intéressant de tenter de ramener à la surface les lingots enfouis dans les vaisseaux naufragés.

La curieuse barre d'or tordue de la Banque d'Angleterre est l'un des deux lingots qui furent récupérés dans la baie de Bombay et ramenés à Londres en 1976, reliques de la catastrophe qui anéantit le «Gateway to India» lorsque le cargo britannique «Fort Stikine», chargé de munitions et d'explosifs, sauta dans la rade en avril 1944.

Le navire transportait aussi une cargaison plus précieuse : sept tonnes d'or envoyées par Londres pour aider à stabiliser le cours de la roupie indienne. Outre qu'elle fit 336 morts, plus de mille blessés et qu'elle endommagea de manière irréparable dix-sept navires, l'explosion inonda d'or toute la ville et le port. Un lingot atterrit au milieu des éclats de verre dans la veranda d'un résident, éberlué, à plus d'un kilomètre de l'endroit du sinistre.

Au fil des années, cette manne céleste refit surface à droite et à gauche, à Bombay, pour aboutir anonymement par des chemins détournés dans les caves de la Banque d'Angleterre, mais plus de cinquante barres n'ont toujours pas été retrouvées.

Les deux lingots officiellement rescapés de la tragédie du «Fort Stikine» viennent, tout récemment d'être rejoints par un certain nombre de lingots fraîchement récupérés en Mer de Barents par une compagnie spécialisée, la Jessop Marine Recoveries, dans l'épave du croiseur britannique «H.M.S. Edinburgh» coulé en mai 1942. Un exploit qui s'inscrit comme l'un des plus spectaculaires du palmarès des chasseurs de trésor engloutis des temps modernes.

Coffre-fort flottant

L'histoire commence dans de sombres circonstances, il y a quarante ans, en avril 1942, dans le port soviétique de Mourmansk ouvert au fond d'un fjord de l'Océan Arctique.

A cette époque, la guerre sur mer fait rage. Trois ans après le début du conflit, les Alliés et les forces allemandes se livrent à une lutte implacable dont l'enjeu est la maîtrise de l'océan Atlantique. D'un côté, Américains et Anglais expédient des convois de cargos, chaque semaine plus importants, pour ravitailler les Russes en chars, avions, canons et mitrailleuses. La plupart de ces convois ont pour destination Mourmansk. En face, les Allemands jouent sur deux tableaux.

D'une part, avec leurs flottes de bombardiers, Junker 88, Dornier DO 17 et autres Heinkel 111 massées sur les aérodromes des côtes hollandaises et norvégiennes, d'autre part avec leurs sous-marins, les fameux «loups gris» pris d'une frénésie de records dont le sinistre enjeu est le tonnage des navires alliés coulés tous les mois. Pour la seule année 1941, les U-Boote ont torpillé ou canonné à mort pas moins de sept millions de tonnes de cargos !

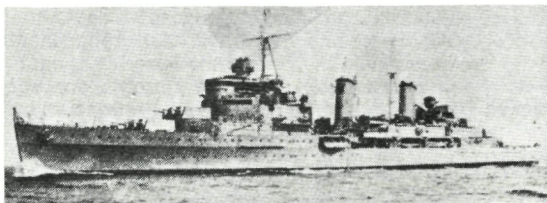
Au printemps 1942, Staline tombe d'accord avec Roosevelt pour que les Russes paient aux Améri-

cains la facture de l'aide matérielle reçue jusque là des usines de Detroit, Chicago ou Seattle.

Et quelle facture ! Un milliard de dollars payable en cinq tonnes d'or pur. Il est décidé qu'au départ de Mourmansk ce tribut de guerre sera acheminé dans le plus grand secret par le convoi QP 11. Le conditionnement de l'or se fera sous la forme de cinq cents barres numérotées et estampillées d'un aigle à double tête, réparties dans quatre-vingt-treize caisses de bois pesant une soixantaine de kilos chacune.

Plusieurs destroyers et mouilleurs de mines britanniques et russes sont affectés à la protection des navires du convoi. Le navire amiral de cette escorte est un très beau croiseur de onze mille tonnes, le «HMS Edinburgh», battant pavillon de Sa Gracieuse Majesté, long de deux cents mètres et large de vingt.

L'«Edinburgh» est puissamment armé. Son artillerie principale regroupe douze canons de deux cent dix millimètres. Plusieurs pièces de moindre calibre renforcent le potentiel de défense du navire contre les attaques aériennes. Embarqués en permanence, trois hydravions biplans type Walrus peuvent être catapultés pour porter, eux aussi, la mort à distance.



Le « H.M.S. EDINBURGH » coulé en 1942

Grâce aux 80.000 CV de ses machines et à ses quatre hélices, ce croiseur peut atteindre la vitesse de trente-deux milles à l'heure ! De quoi dégoûter les plus coriaces sous-marins du Reich dont les groupes électriques n'autorisent en plongée que trois ou quatre neuds au maximum. Enfin, sur toute sa longueur et au dessus de la flottaison, le navire est ceinturé d'un épais blindage de dix centimètres d'acier trempé, contre lequel les projectiles adverses sont censés se casser les dents.

Fin avril, alors que tombe la froide nuit polaire, le convoi QP appareille furtivement. Tous feux éteints, entre les hauteurs qui surplombent le fjord de Mourmansk. A l'extérieur, la température frôle les moins vingt degrés.

En serre-file, l'«Edinburgh» donne l'impression d'être retardé. Avarie ?

Contre-ordre ? Un des hommes de l'équipage a raconté la scène : «Il faisait nuit noire. Le bateau a relenti à la sortie du fjord, tandis que plusieurs embarcations se rapprochaient de nous, chargées de caisses. Une grue les a descendues jusqu'à une des soutes à munitions demeurée vide. Aucun d'en-

tre nous ne soupçonnait quelle était la nature de cette étrange cargaison».

«Coulez l'«Edinburgh»!»

Le croiseur a tôt fait de rattraper le convoi. Le «Pacha» de l'«Edinburgh», le commandant Faulkner, sait que pour sortir du cercle polaire et rallier les immensités rassurantes de l'Atlantique, flirter avec les côtes norvégiennes serait faire la partie belle aux bombardiers à croix gammée. Non, il faut contourner très loin par le nord, aux limites de l'ice-pack polaire. Là aussi, le risque existe car des U-Boote peuvent très bien être embusqués sous les glaces.

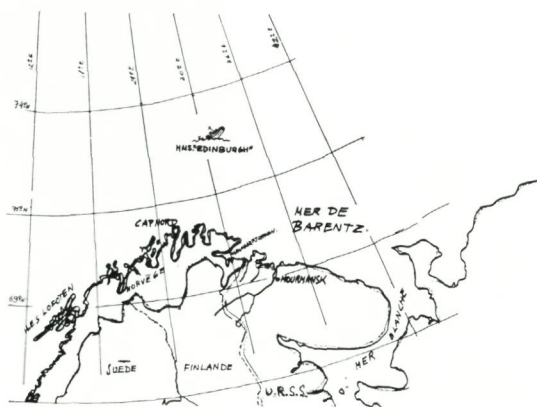
Le commandant Faulkner n'ignore pas ce danger, mais il le préfère à celui des bombes. Les destin voudra que, précisément, un sous-marin allemand se tienne prêt en attente du convoi, à hauteur du soixante-douzième parallèle. Très au large, donc. Et, curieusement, cela a été démontré par la suite, les U-Boote de Doenitz ont bel et bien reçu l'ordre d'intercepter et de couler «en priorité» l'«Edinburgh». Comment ? Suite à quelle fuite ? Un mystère qui, probablement, ne sera jamais éclairci.

Pour le moment, le QP 11 laboure la mer Arctique. Complètement frigorifiés les canoniers scrutent le ciel tandis que dans la chambre des cartes du croiseur, Faulkner et ses hommes calculent au mieux la route à suivre. Malgré la tension causée par l'état de guerre, la routine du bord s'installe au milieu des étendues désolées d'eau grise dont les vagues ressemblent à autant de montagnes glaciales.

Le 30 avril voit poindre un jour encore plus blême que d'habitude. Rien à signaler aux alentours, il faut foncer, tailler sa route. Déjà, les étraves du Q.P. 11 sont tournées non plus vers le nord, mais vers l'ouest. Vers l'Amérique. Vu de loin, le spectacle de ces dizaines de bateaux ne doit pas manquer de majesté. C'est peut-être ce que pense le capitaine de l'U-456, les yeux rivés au viseur de son périscope tandis qu'à bord de son submersible tapi sous la surface, les torpilles sont déjà prêtes à être lancées.

En quelques instants, l'«Edinburgh» est identifié. Malgré la distance, la mer forte et la vitesse du croiseur, l'Allemand décide aussitôt de tenter sa chance. Nous sommes déjà à deux cent cinquante milles de Mourmansk. Peut-être l'attention s'est-elle relâchée du côté allié ? Toujours est-il que le coup réussit, avec de l'adresse certes, mais aussi une sacrée dose de chance pour le commandant de l'U-Boote.

Les torpilles filent et viennent éperonner l'«Edinburgh» sous la ligne de flottaison, en avant du château principal, à... moins de cinq mètres de la chambre du trésor. Incroyable hasard ! Non seulement les caisses d'or ne sont pas endommagées, voire détruites, mais la pièce dans laquelle elles se trouvent est aussitôt inondée. Des compartiments voisins cascaden, en outre, munitions, outillage de rechange, petit matériel en un fouillis inextricable auquel viennent se mêler des groupes électrogènes et des compresseurs dont certains pèsent plus d'une tonne. Toute cette partie du navire est définitivement condamnée, inaccessible et avec elle... l'or de Staline.



Carte de la Mer de Barentz

«Abandonnez le navire !»

Deux jours durant, l'équipage du croiseur lutta pour le maintenir à flot, réussissant même à lui faire poursuivre sa route tant bien que mal. Mais les Allemands n'avaient pas abandonné la partie. Torpillé à nouveau, sans espoir de survie cette fois, l'«Edinburgh» fut évacué en bon ordre et sabordé. Trente hommes payèrent de leur vie cet épisode de la guerre navale. C'est le «Forsyth» qui récupéra l'équipage du croiseur.

Peu de temps plus tard, la compagnie anglaise Lloyd's, qui avait assuré un tiers de la somme, et l'assureur d'Etat soviétique assurant les deux autres tiers payèrent son dû à l'oncle Sam finalement pas mécontent de rentrer dans ses frais, même si l'«Edinburgh» gisait au fond de l'Océan Arctique. Fin du premier acte. Le rideau tombe et la guerre continue.

Début du deuxième acte. Le personnage principal en est un ancien plongeur, quarante-cinq ans et une carrure de joueur de rugby, Keith Jessop. De puis plus de vingt ans, ce robuste indigène du Yorkshire, anglais jusqu'au bout des ongles, cordial, flegmatique et ne craignant pas l'eau de pluie n'a qu'une idée en tête : l'épave de l'«Edinburgh» et son fabuleux trésor que, depuis la fin de la guerre, dans le plus grand secret, l'Amirauté britannique avec le concours de sociétés spécialisées, s'efforce de localiser.

Il sait très bien qu'à plusieurs reprises des Russes, des Norvégiens et d'autres Anglais ont voulu récupérer le magot. Sans succès faute de moyens, d'équipement adéquat et de spécialistes. Lui veut réussir là où les autres ont échoué. Patiemment, il mûrit son projet et, en 1979, passe à l'action.

Dans deux directions. D'un côté, il contacte les gouvernements russe et britannique pour leur faire part de son projet et mener celui-ci à bien avec leur approbation et même leur participation. De l'autre, il s'attache à former un consortium de gens valables qui seront ses partenaires pour arracher l'or de son linceul arctique.

Et d'abord le bateau de plongée. Car à deux cents soixante mètres de fond, dans cette mer de Barentz qui, comme tout l'Atlantique nord, est le

contraire d'une mer calme même durant la belle saison, il est indispensable que l'opération soit menée avec les moyens les plus sophistiqués et suivant les règles de la plongée off-shore avec plongeurs en saturation, tourelle, mélange d'hélium dans les poumons, etc.

Une épave introuvable

Il trouve finalement le concours d'une société ouest-allemande, l'Off-shore Supply Association, qui met à sa disposition le «Stephaniturm», un navire spécialisé dans ce type d'intervention qui, récemment, s'est signalé dans la récupération du fuel contenu dans les cuves du «Tanio» sinistré au large de la Bretagne.

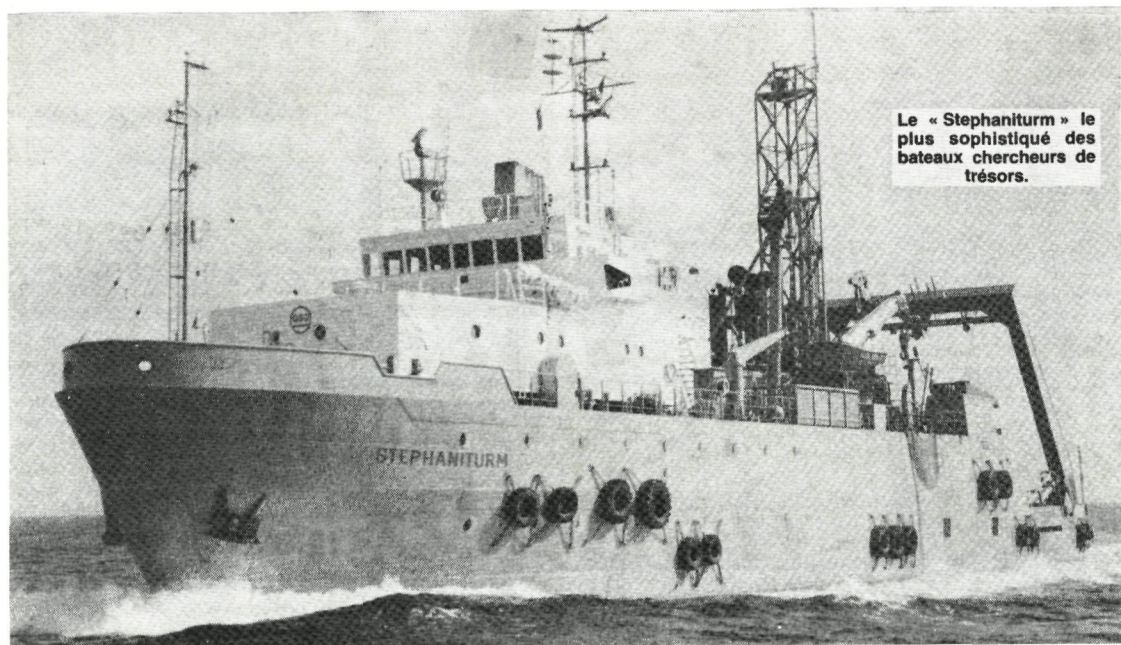
Long de soixante-huit mètres, le «Stephaniturm» abrite dans ses flancs une installation ultra-sophistiquée permettant à des plongeurs de travailler dans les meilleures conditions. Grâce à son ordinateur et à ses quatre hélices latérales, il peut rester sur place en pleine mer sans dériver d'un seul centimètre par un système de positionnement dynamique. Un bel outil en vérité, dont le coût d'exploitation dépasse quotidiennement plusieurs centaines de mille francs belges.

Dans un second temps, Jessop contacte ses anciens employeurs. Ric Warton et Malcolm Williams, patrons de la compagnie «Two W» spécialisée dans la plongée industrielle. Sa proposition reçoit un accueil favorable. Troisième partenaire : la société Decca. Celle-ci va apporter à l'opération un concours plus que précieux car c'est elle qui va permettre de retrouver — très rapidement — l'épave de l'«Edinburgh».

Car c'est bien là la difficulté première ; où est donc l'épave ? Ses positions ne manquent pas. Il y a celle donnée par les Anglais au moment du sabordage du navire. Il y a celle retrouvée dans les livres de bord des sous-marins allemands. Il y a celle fournie par les escorteurs russes sans oublier les différentes positions relevées depuis 1942 par des pêcheurs qui ont accroché ce qu'ils croyaient être l'«Edinburgh». Mais toutes ces positions ne se recoupent pas. L'énigme était d'autant plus ardue à résoudre que dans le secteur polaire du nord de Mourmansk, pas mal d'autres épaves sont venues jalonner le fond en quatre ans de conflit.

C'est là que le système Decca intervient. Tous les spécialistes de la navigation polaire sont d'accord : il est extrêmement difficile de faire le point astronomique au-delà d'une certaine latitude. D'abord en raison des conditions météo qui, la plupart du temps, gênent les visées, ensuite à cause de la déviation importante dont les compas de bord font l'objet. Le principe du Decca repose sur des émetteurs installés à terre qui envoient un faisceau d'ondes identifiables par un bateau doté de l'équipement approprié. Avec trois ou quatre relèvements de ce genre, le navire parvient à se positionner.

C'est ainsi que plusieurs équipes de spécialistes se sont retrouvées, il y a quelques mois, avec des skis aux pieds pour acheminer leur matériel en certains points de la côte nord de la Norvège. Au mois de Mai dernier, grâce aux faisceaux ainsi disponibles, un bateau put rallier la zone présumée et la ratisser au sondeur avec méthode, prêt à relever exactement le point de l'épave. En moins de qua-



rante-huit heures, celle-ci est retrouvée. Un engin téléguidé, le *Scorpio*, est aussitôt immergé. Doté d'une caméra vidéo, il réalise un film complet de l'«*Edinburgh*» sur l'écran, devant le regard ébahi des protagonistes de l'opération, celle-ci le dévoile avec sa coque couchée sur le côté, ses superstructures encore en bon état, ses tourelles...

Les préparatifs

Bien visible, le trou causé par les torpilles apparaît, béant au point que Warton et Williams envisagent aussitôt de faire passer leurs plongeurs par cet orifice. Le mois de Juin approche. Il faut faire vite pour mener à bien l'expédition avant l'automne qui, dans le cercle polaire, voit se succéder les dépressions force neuf à dix, tandis que le grand hiver arctique s'installe.

Cependant, chez «*Two W*», on est conscient que la réussite de l'entreprise ne peut être que le fruit d'une préparation soignée jusque dans les moindres détails. Une équipe de douze plongeurs est triée sur le volet. Ce sont eux qui vont se relayer dans les caissons de saturation du «*Stephaniturm*». Pour faciliter leur travail, Keith Jessop et ses partenaires bénéficient d'une chance incroyable : sous l'égide de l'Imperial War Museum de Londres, un navire de guerre anglais de la Seconde Guerre mondiale a été transformé en musée-flottant, sur la Tamise ; l'«*H.M.S. Belfast*», un croiseur sister-ship de l'«*Edinburgh*» !

Dans les entrailles du «*Belfast*», où se situe une «*bomb room*» exactement identique à celle du croiseur coulé, les plongeurs vont pouvoir se familiariser avec la configuration des lieux.

Poussant le jeu encore plus loin, Warton fait exécuter en plastique transparent une maquette de l'épave du croiseur. Longue d'un mètre, celle-ci permet aux plongeurs de mieux connaître en volume les lieux, les compartiments adjacents à celui des lin-

gots, la distance séparant la chambre du trésor de l'impact de la torpille, etc.

— Nous avons même, précise Warton, reconstruit une caisse en bois identique à celles qui contiennent l'or pour étudier l'engin de levage le mieux adapté à leur remontée depuis le «*Stephaniturm*».

Début Septembre, lorsque le «*Stephaniturm*» appareille de Hambourg, les incertitudes ne sont, toutefois, pas dissipées. Comment ont véritablement frappé les torpilles ? Sous l'impact, l'or ne s'est-il pas éparpillé sous deux ou trois mètres de vase ? S'il fallait travailler à l'explosif pour permettre le passage des engins de récupération, ne risquerait-on pas de faire sauter les munitions qui se trouvaient à bord du croiseur, réparties dans tout le navire à proximité de ses différentes pièces d'artillerie ?

Malgré le sérieux de ses préparatifs, l'opération n'en prend pas moins l'allure d'un énorme coup de poker. Les quatre partenaires du consortium sont d'accord : si l'or n'est pas retrouvé, chacun en sera pour ses frais et la note sera lourde.

Rien que de la ferraille !

Arrivé au dessus de l'épave, le «*Stephaniturm*» se met aussitôt en positionnement dynamique et le travail commence. Un délégué du gouvernement soviétique s'installe en permanence à bord tandis que deux escorteurs battant pavillon rouge prennent position à faible distance. Dès les premiers jours, une solution s'impose : découper un trou dans le flanc horizontal du navire pour accéder à la chambre du trésor. Mais là, les plongeurs se heurtent à un fouillis inextricable de munitions, de pièces mécaniques, d'outillage divers qui forment un mur compact noyé dans la vase.

Quatre jours de travail sont nécessaires pour dégager le tout. A la suceuse à eau pour les petits objets, à la grue pour les pièces les plus lourdes.

Sous la lumière des phares, nuit et jour, la tourelle effectue son va-et-vient vertical.

Tandis que deux plongeurs s'activent dans les entrailles du croiseur, les autres se reposent dans leur caisson. Le compartiment situé sous le trou découpé est maintenant libre. La pièce où devrait se trouver l'or se présente. Et là, l'équipe du «Stephanisturm» a un moment de découragement. Car cette boîte de cinq mètres de côté et de trois m. de hauteur est, elle aussi, complètement envahie de débris métalliques, d'obus dont le risque d'explosion n'est pas exclu, de gangue vaseuse, etc.

— A ce moment, dira Ric Warton, qui suivit toute l'opération depuis Aberdeen, je me suis demandé si nous avions eu vraiment raison de tenter tout cela.

Les premiers mètres cubes dégagés, arrive le jour où — c'était le 16 Septembre — le plongeur John Rossier pénètre dans la «bomb room». Il fait presque noir. Sous ses mains gantées, de la ferraille, rien que de la ferraille. Désespérant ! Soudain, un objet quadrangulaire, lourd, très lourd pour ses dimensions. Une espèce de barre, douce au toucher, qui vient facilement. Rossier se retourne, expose sa trouvaille à la lumière d'un projecteur : le métal est jaune, d'une jaune superbe qu'il lisse d'un revers pour enlever la vase qui y colle encore. Le plongeur n'ose y croire. Puis il réalise et se met à hurler dans le système de communication de son casque de plongée.

— J'ai trouvé l'or, j'ai trouvé l'or. C'est fabuleux !

Dans le haut-parleur du «control room» niché au cœur du «Stephanisturm», sa voix parvient, nette malgré l'effet Donald Duck et presque hystérique. Et, en une seconde, c'est la panique à bord. Des dizaines de techniciens se précipitent devant les écrans de télévision. Ebahis, ils assistent à un spectacle extraordinaire : engoncé dans son armure souple de néoprène, le visage dissimulé dans un casque de science-fiction, un plongeur entame au ralenti une espèce de danse du scalp... à 260 mètres de profondeur, dans une eau à zéro degré et au cœur d'une épave dont les entrailles ne sont trouées que par les phares de la tourelle suspendue à dix mètres au dessus des tôles.

Il est 22 heures 48, ce 16 Septembre. John Rossier, Rhodésien d'origine, 27 ans, vient de mettre la main sur la première des cinq-cents barres d'or pur tant convoitées. Le trésor de Staline ! A portée de gant ! L'enjeu du fantastique pari engagé deux ans plus tôt !

A bord du «Stephanisturm», la panique d'un instant le cède immédiatement à l'euphorie béate... A des kilomètres de là, chez Ric Warton et Malcolm Williams, les patrons de «Two W» qui attendent dans leur bureau d'Aberdeen, le téléphone sonne, la nouvelle tombe. Et les bouteilles de champagne sont débouchées. Dans leurs tombes, les pirates Henry Morgan et l'Ollonais se retournent vraisemblablement de jalousie avec leurs fortunes prises sur les Espagnols, qui font figure d'argent de poche...

En chambre forte

Rapidement, le lingot est remonté à bord du «Stephanisturm». Il porte sur une de ses faces l'aigle bicéphale et un numéro. Fièvreusement, des documents sont consultés. Le numéro correspond. Le trésor de Staline est au rendez-vous.

Dès lors, les choses vont très vite. Le travail est simple : continuer de dégager la pièce tout en récupérant l'or à mesure qu'il se présente. Certaines caisses sont ainsi découvertes absolument intactes après quarante ans de séjour sous-marin, en raison de la profondeur et de la température de l'eau qui élimine la présence de tout taret ou autre animal destructeur de bois.

Certains jours, rien n'est remonté, d'autres ce sont jusqu'à deux cents kilos d'or qui arrivent sur le pont du bateau. Pour les grosses quantités, un robuste panier métallique. Pour les barres isolées, une espèce de nasse semblable à celles utilisées par les pêcheurs pour «faire la soupe».

Après quatre semaines d'exploitation intensive, le 7 Octobre exactement, le bilan peut être dressé : à l'exception de quatre ou cinq barres d'or, la totalité du trésor est désormais enfermée dans la chambre spécialement construite à cette occasion à bord du «Stephanisturm». Valeur totale du butin : 40 millions de livres sterling.

Et ce fut le retour à Peterhead, en Ecosse, d'où les lingots furent transportés en camions blindés, sous escorte de la police, à Londres pour prendre place dans les caves de la Banque d'Angleterre. Et le moment du partage. Cinquante cinq pour cent de la somme revenaient au gouvernement britannique pour un tiers et aux Russes pour deux tiers. Les quarante cinq pour cent restants furent partagés entre Keith Jessop, «Two W», Decca et O.S.A., qui mit le «Stephanisturm» à la disposition de l'entreprise.

Sur le plan technique, les quatre semaines de travail intensif à la profondeur de 260 mètres constituent une première mondiale.

Mis en appétit par ce succès, il est évident que Keith Jessop and Co n'en resteront pas là. Il y a encore d'autres fortunes à récupérer au fond des océans. Celle des flottes englouties chargées de l'or des Amériques, celle des galions de l'Invincible Armada, celle des épaves des navires de la Compagnie des Indes...

Il y a aussi le reste de l'Or de la Banque d'Angleterre. Car si, avec le trésor de l'Edinburgh, la «vieille dame de Threadneedle Street» a retrouvé une part non négligeable de ses réserves sous-marines, elle n'en garde pas moins un œil vigilant sur une série d'autres épaves renfermant dans leurs flancs pour des millions de livres sterling de barres et de lingots d'or lui appartenant.

(A suivre)

J.M. de Decker



BOELWERF

N.V.

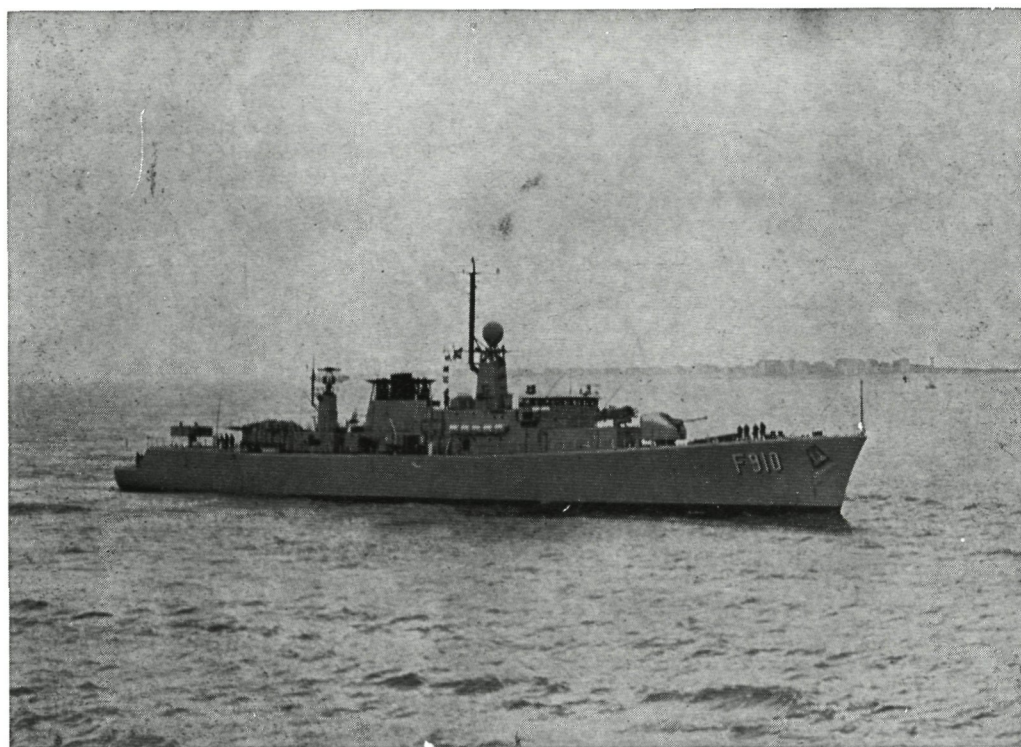
TEMSE

S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

Over de zeemanskraag en de nelson

Opmermeester J.B. DRESEN

Eertijds was aan boord van een schip de noodzaak van een uniform niet zo groot, aangezien men elkaar in deze gesloten eenheid toch wel kende. Eerst toen het noodzakelijk was dat men in het buitenland wist dat men met de marine van een bepaald land te maken had, werd de uniform ingevoerd, eerst voor de officier, later voor de bemanning.

Reeds in 1745 dienden enkele officieren van de Engelse oorlogsmarine een aanvraag in bij de Admiralty voor een standaarduniform. De Admiralty vroeg enkelen onder een model, met kleurcombinatie naar hun opvatting, voor te stellen. Hieruit werden blauw en wit als kleur gekozen. Naar men zegt werd George V bij het kiezen van deze kleuren beïnvloed door het ruitersuniform van de Hertogin van Bedford, echtgenote van de First Lord van de Admiralty, die hij in het park zag te paard rijden op het ogenblik dat hij de uiteindelijke beslissing moest nemen. Een andere bron vertelt echter dat de Hertogin de kleuren droeg nadat haar echtgenoot ze reeds gekozen had.

In de Nederlandse Zeemacht dateert de eerste aanwijziging van het bestaan van een uniform uit 1750, en in 1752 geeft een resolutie van de Admiraliteit van Amsterdam de beschrijving van een uniform voor zeeofficieren. In 1766 volgde een order waaruit werd bevolen dat alle zeeofficieren dezelfde uniform moesten dragen. De eerste voorschriften voor de uitrustingen en uniformen van de matrozen komen in dit land in de jaren tachtig van de 18de eeuw voor.

De eerste marine-uniformen kwamen in ons land, uiteraard, voor na 1830. Bij de V.Z.W. Neptunus, ons *marinetijdschrift*, bestaan hiervan een serie prentkaarten van mooie uniformtekeningen door Carlo Adam.

Ondanks het feit dat sommige landen reeds officiële uniformen hadden voor de Engelsen, zijn mettertijd alle marines van de wereld gaan aanleunen bij de vestimentaire voorschriften van de Royal Navy.

Aangezien deze kledij ook aan mode onderhevig is heeft de uniform vele veranderingen ondergaan in de loop der tijden, terwijl de doeltreffendheid in het gebruik bij zich wijzigende omstandigheden eveneens een belangrijke invloed uitoefent.

Dat men echter niet te vlug mag veranderen is in het verleden gebleken.

Na W.O. 2 gingen er in Engeland algemene stemmen op om de matrozenkledij wat eigentijds te maken. Hierbij kwamen specifieke klachten tegen matrozenkraag, nelson, jumper en klokbroek aan de orde. In opdracht van de kledijcommissie van de Royal Navy werden diverse, meer burgerlijke, modellen getekend en voorgesteld.

Alvorens tot een verandering over te gaan besloten enkele wijze mannen van de kledijcommissie de voorgestelde veranderingen onder de vorm van een referendum voor te leggen aan de mensen die het zouden moeten dragen, de matrozen van de vloot. Het resultaat was verbluffend. 79% stemde voor het bestaande uniform, 13% wilde een nieuw model en 8% had geen voorkeur of antwoordde niet. De mannen wilden het tijdloze, karakteristieke, comfortabele en traditievool uniform van de «Oud Navy» niet kwijt. En in de Royal Navy bleef alles bij het oude.

Zo was er bij ons in de vijftiger jaren een roep tegen wijde klokbroeken met de zeven plooiën. Onze kledijcommissie stapte over naar een zeer burgerlijk model met smalle broekspijpen en een voor- en achterplooï.. In de zestiger jaren kwamen in de burgerij echter de «pattes éléphant» in de mode en toen waren onze Janmaten spijtig dat we tien jaar voordien de klokbroeken hadden opgegeven. Waaruit een wijze les voor de kledijcommissie, verandering nooit te vlug.

En nu even een paar zaken uit onze plunjezak.

De zeemanskraag vond zijn oorsprong in de tijd dat de meeste zeelui nog een lange, bijeengebonden vettige haarvlecht (Eng. Pigtail) droegen, die over de kraag van hun jas (Pijpjekker) hing en waarmee ze die wilden beschermen. De drie witte strepen op de kraag dateren oorspronkelijk uit de Royal Navy (Engelse Koninklijke Marine) waar ze in 1857 voor het eerst werden toegelaten.

De uniformcommissie had twee strepen voorgesteld maar voor en ongekennde reden besliste de Admiraliteit dat het er drie zouden zijn. Hoogstwaarschijnlijk werden drie lijnen gekozen vanwege het

decoratief effect. Ze hadden op dat ogenblik geen bijzondere betekenis. Er was nog geen spraak van deze strepen te associëren met de 3 belangrijke overwinningen van de grote Engelse Admiraal Nelson (22.9.1758 - 21.10.1805). Dat kwam eerst in deze eeuw, toen men aan alles een uitleg trachtte te geven. Teken des tijds dus.

Tegenwoordig vertelt men U dan ook dat ze te maken hebben met de volgende belangrijke veldslagen van Nelson.

- | | | |
|------|------------|---|
| 1798 | ABOUKIR | waar hij de Franse vloot vernietigde |
| 1801 | KOPENHAGEN | waar hij de Denen een vrede opdroogde die Engeland ten goede kwam |
| 1805 | TRAFALGAR | waar hij een gecombineerde Spaanse-Franse vloot een beslissende nederlaag toebracht |

Bij het wassen van een kraag in warm water loopt men veel kans dat het blauw het wit gaat kleuren. Om dit te vermijden dompelt men best de kraag eerst even in koud water.

De veiligheidslinten van de zeemanskraag worden bij voorkeur vast rond het lichaam gebonden en het verbindingsstuk aan de voorkant mag niet doorsneden worden. Oorspronkelijk werd een zeemanskraag vanaf de twee kanten naar binnen geplooid, en daarna in de helft naar binnen toe, dus in W-vorm. De bedoeling was het bovenste zichtbaar gedeelte vrij te houden van stof en vuil als de kraag in de plunjezak werd geborgen. Om esthetische redenen, is men in onze marine de kraag op een hieraan tegengestelde manier gaan plooiën, waardoor hij in M-vorm en daarom platter op de rug kwam te liggen. In Groot-Brittannië raken de vrouwen een matrozenkraag aan. «TOUCHING A SAILORS COLLAR BRINGS LUCK». (een matrozenkraag aanraken brengt geluk) zegt men daar.

De zwartzijden NELSON was oorspronkelijk een zweetdoek. Zwarte stof heeft het voordeel dat men niet zo gemakkelijk ziet wanneer ze vuil is! De zweetdoek werd rond het hoofd gedragen, (Bjorn, de tennisser, vond niets nieuws uit!) of rond de hals. Sommigen droegen het in de «haarvlecht» dagen in de nek om de kraag van hun jas te sparen. Zwarte zweetdoeken waren in gebruik bij de Marine lang voor Nesons' dood. Zij werden echter met Nelson geassocieerd toen de matrozen op de begrafenis van de Engelse admiraal ze droegen op de manier waarop de bemanning van de BERWICK ze hadden gedragen bij de dood van hun Commandant in 1794. Dit was in twee gescheurd, waarbij een

helft rond de arm werd geknoopt en de andere helft rond hun zeemanshoed. Normaal worden de uiteinden van een Nelson aan elkaar genaaid. Het genaaide stuk komt onder de kraag, terwijl de bocht in de V van de jumper wordt gestoken. De bocht werd eertijds op zijn plaats gehouden met een dubbel donkerblauw lint dat in twee einden afhing. De einden moesten zeven duim lang zijn en geknoopt worden met een platte knoop rond een twee duim lange bocht van de Nelson. (waar is de tijd !!!).

De van onder breed openstaande klokbroeken van de matrozen werden eertijds zo breed gedragen om ze gemakkelijk tot boven de knie op te kunnen rollen bij het dekschuren. Ook waren ze van grote praktische waarden als Janmaat in opdiep water over boord moest stappen om de boot aan wal te trekken.

Alvorens ze weg te bergen werd dit type broeken binnenste buiten gedraaid, de pijpen werden op elkaar gelegd, waarna ze in accordeonvorm met 7 plooiën werden opgevouwd.

Het broekgedeelte werd rond de vouwen gedraaid en het geheel werd verzekerd met een eind zeilgaren en een paar marlsteken. Het groot voordeel van een dergelijke opgevouwen broek was dat ze eens waar opgeborgen kon worden, kast of plunjezak; een beperkte ruimte innam, en aan de buitenkant steeds stijfviel werd gehouden, zonder de minste valse plooi.

De matrozenpet moet altijd recht op het hoofd gedragen worden met de tekst juist boven de neus. Het petlint werd eertijds met een platte knoop samen gebonden boven het linkeroor. Stormbanden moesten voor een comfortabel gebruik, op de juiste lengte vastgenaaid worden. De matrozenpet mag nooit gebruikt worden als een bijkomende bergplaats. Jumpers moeten altijd op de volle lengte naar beneden getrokken worden.

Traditioneel worden geen uitstulpende stukken in de zakken geborgen. Het staat niet mooi en daarbij bestaat de kans dat men ze verliest.

De kraag van de Pilot jacket (Pijjekker) mag nooit op gedragen worden, uitgezonderd in zeer slecht weer en dan moet de jas tot aan de hals dichtgeknoopt worden.

Schoenen en nestels mogen niet gekruist worden en de uiteinden ervan moeten weggestoken worden. We zitten nog wel niet op de bodem van onze plunjezak, maar het overige bewaren we voor een volgende bijdrage.

goekint

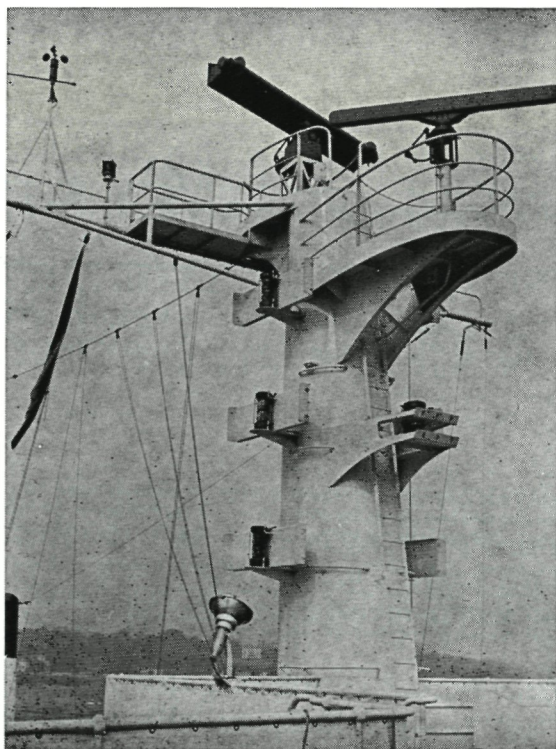
een naam die
vertrouwen schenkt !

Industriepark oostende
tel. 80 28 01

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout



n. v. E.N.I. s. a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Marines Militaires étrangères

par le Capitaine de Frégate(R) H. ROGIE

La présente contribution à notre rubrique sur les Marines militaires étrangères traite des flottes de la Grande-Bretagne, des U.S.A. et de l'U.R.S.S.

GRANDE-BRETAGNE

Budget 1981-82 et Personnel

Le budget de l'exercice 1981-82 de la Défense s'élève à 12.274 millions de livres courantes. Par rapport à l'exercice précédent, il s'agit là d'une augmentation de 5% en termes réels. Ce budget représente environ 5,2% du PNB britannique.

Comme c'est courant les dernières années, ce budget est présenté de façon globale, la part attribuée à chacune des armées n'étant pas spécifiée. On estime toutefois que la Royal Navy se verra confier quelque 25 % de l'ensemble des dépenses militaires.

Au cours de l'exercice 1981-82, le personnel militaire de la Royal Navy et des Royal Marines se montera à 76.400 hommes et femmes. La répartition est la suivante :

Force océanique stratégique :	2.400
Force à usage général :	30.100
Entraînement :	24.000
Services à terre :	9.600
Réservistes :	300

A ces effectifs militaires, il convient d'ajouter le personnel civil affecté à la mise en condition des forces navales, soit quelque 15.900 hommes et femmes.

Composition de la Royal Navy

Toujours en ce qui concerne l'exercice 1981-82, voici comme se présente la composition de la Royal Navy. Nous faisons une distinction entre la flotte de combat et la flotte auxiliaire (Royal Fleet Auxiliary) :

A) Flotte de Combat

Types	Navires opérationnels, se préparant à entrer en service ou affectés aux essais et entraînements	Navires en grand carénage refonte, réserve, etc.
SNNLE	Renown, Repulse, Résolution.	Revenge.
SNA	Conqueror, Courageous, Sovereign, Superb, Sceptre, Spartan, Splendid, Valiant.	Churchill, Dreadnought, Swiftsure, Warspite.
Sous-marins chasseurs	11	5
Porte-aéronefs	Invincible, Hermes.	
«Assault Ships» (TCD)	Intrepid.	Fearless.
Destroyers lance-missiles	14	1
Frégates	37	9
Patrouilleurs	24	
Bâtiments antimines	33	1

B) Flotte auxiliaire (R.F.A.)

	Navires opérationnels	En refonte ou grand carénage
Grands pétroliers ravitailleurs	4	1
Petits pétroliers ravitailleurs	5	
Pétroliers	4	
côtiers	1	
FRS (1)	3	1
Ravitailleurs de vivres et rechanges (2)	2	
Porte- hélicoptères auxiliaire (Engadine)	1	1
Transports LST (3)	5	

- (1) Fleet Replenishment Ships.
(2) Store Ships.
(3) Bâtiments du type Sir Bedivere.

Quant à l'aéro-navale, en voici sa composition :

SEA HARRIER-squadrons :	3
Squadrons d'hélicoptères :	14
Flights d'hélicoptères :	47
Total en appareils :	180

D'autre part, la construction des unités suivantes sera poursuivie :

- 3 sous-marins nucléaires d'attaque : HMS Trafalgar, Turbulent et Talent ;
- 2 porte-aéronefs type Invincible : HMS Illustration (lancé le 1er décembre 1978) et Ark Royal ;
- 7 destroyers lance-missiles : HMS Southampton, Nottingham, Liverpool, Manchester, Gloucester et no 13 et 14 ;
- 4 frégates type Broadsword : HMS Brilliant, Brazen,, Beaver et no 6 ;
- 2 patrouilleurs pour la surveillance de la zone économique : HMS Dumbarton Castle et Leeds Castle ;
- 3 chasseurs de mines classe Hunt : HMS Cattistock, Cottesmore et Brocklesby.

Entreront en service au cours de l'exercice 1981-82 les destroyers LIVERPOOL et SOUTHAMPTON, la frégate BRILLIANT, le chasseur de mines CATTISTOCK, et les patrouilleurs du type CASTLE. L'HMS

TRAFALGAR sera lancé fin 1980 alors que le porte-aéronef ILLUSTRIOUS commencera ses essais début 1982. Rappelons que son sistership ARK ROYAL a été mis à l'eau le 2 juin écoulé.

Les futurs SNLE de la Royal Navy seront équipés de missiles TRIDENT. A cette fin, des accords ont été passés récemment avec les U.S.A. On sait que la Navy apportera une attention toute particulière à la modernisation de sa force océanique stratégique. Les 4 SNLE dont la construction est programmée (voir notre tableau ci-dessus) coûteront en tout quelque 5 milliards de livres. C'est dire l'importance que la Grande-Bretagne accorde à cet aspect de sa stratégie navale.

ETATS-UNIS

Composition de la Marine en 1981

Au cours de cette année, la marine américaine a compté 542 unités ainsi réparties :

SNLE :	36
SSN et SS classiques :	88
AGSS (SS d'essais) :	1
Porte-avions nucléaires :	3
Porte-avions classiques :	9
Croiseurs nucléaires :	9
Croiseurs classiques :	18
Destroyers lance-missiles :	399
Destroyers DDR et DD :	43
Frégates FF et FFG :	799
Total unités de combat :	325

D'autre part, la flotte auxiliaire et anti-mines a compris 190 unités dont 45 appartenant à la Naval Reserve Force.

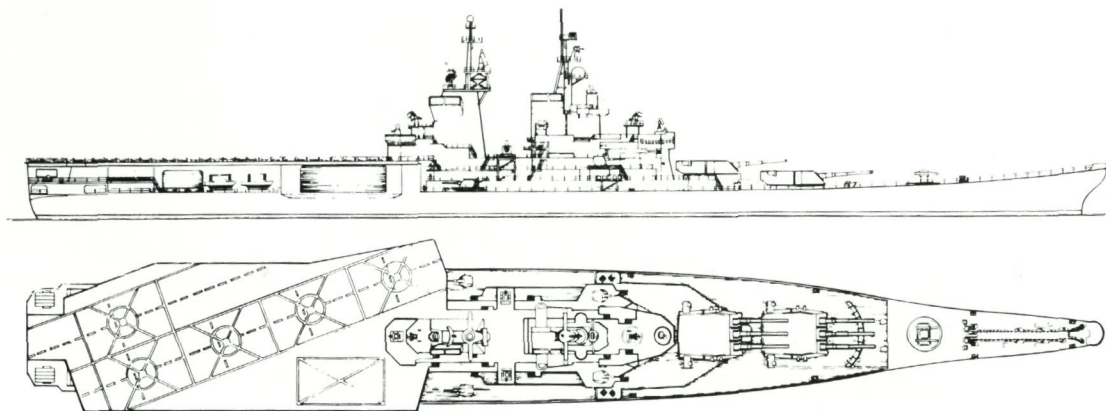
Un dernier tableau nous donne maintenant la composition de l'aéronavale américaine. Le total comprend près de 5.000 appareils opérationnels parmi lesquels on compte :

Avions d'attaque :	1.058
Avions ASM :	144
Intercepteurs :	701
Patrouilleurs :	384
Hélicoptères :	1.190
App. guerre électr. :	108

Les bâtiments de ligne en refonte ?

Le NEW JERSEY, bâtiment de ligne de 55.000 tpc mis en service en 1943, reprendra peut-être la mer après une refonte expérimentale. En effet, à en croire les Américains, il existerait un projet visant à la renaissance des grands bâtiments de ligne employés jusqu'en 1968.

Les arguments avancés pour justifier pareille refonte sont multiples. Relevons le suivant : une marine moderne doit disposer de quelques gros calibres pouvant tirer contre la terre et préparer ainsi d'importantes opérations de débarquement. Le bâtiment de ligne, du fait de ses dimensions et sa bonne tenue de mer, pourrait être l'unité idéale à cet effet et serait à même d'être porteur de beaucoup plus



de missiles à longue et moyenne portée que n'importe quel autre bâtiment.

Armés de canons de 406, de missiles d'attaque TOMAHAWK et de missiles SS HARPOON, les bâtiments de ligne seraient un instrument de combat puissant, pouvant opérer soit comme bâtiment principal d'une force opérationnelle, soit de concert avec des porte-avions. En outre, ces bâtiments ont peu servi, sont encore en bon état et leur refonte coûterait moins que la construction de nouvelles unités. Notons que le NEW JERSEY dont nous parlons fait partie d'une classe de 4 bâtiments comprenant le MISSOURI, le IOWA et la WISCONSIN.

Aussi, des propositions ont été présentées dans l'espoir de réaliser pareille refonte. Il s'agirait, en gros, de garder intacts les 2/3 avant du navire et d'aménager sur le tiers arrière une large piste inclinée pour l'emploi d'hélicoptères et d'avions STOVL. Par ailleurs, on installerait des tourelles de 406 sur l'avant ainsi qu'un lanceur double MK 26. A l'arrière, on placerait 2 lanceurs d'engins AA SEA SPARROW. En outre, au droit et en abord des cheminées, il y aurait 4 canons de 127. Sous le pont seraient disposés les lanceurs de missiles TOMAHAWK.

Attendons maintenant la réaction des autorités officielles.

suite

U.R.S.S.

Les mines soviétiques

Dans la guerre des mines, nulle nation n'a une plus grande expérience que la Russie. En effet, c'est dans ce pays que fut érigée la première usine de fabrication de mines marines en 1840.

Si l'on en croit ce qui se dit aux Etats-Unis, le stock actuel des mines soviétiques serait d'environ 300.000, quelques-unes étant évidemment à charges nucléaires. Les U.S.A., ne disposeraient que de 30.000 mines marines. D'autre part, tout laisse penser que les mines russes modernes ne sont nullement inférieures par rapport aux mines occidentales. Les Soviétiques disposeraient donc de mines hautement sophistiquées capables de distinguer un ami d'un ennemi et de partir automatiquement à l'attaque comme une torpille à tête chercheuse.

L'un des projets de refonte du New Jersey (Photo Cédocar)

En ce qui concerne le mouillage de mines, rappelons que tous les types de bombardiers russes opérant en mer peuvent transporter des mines. Quant aux minages sélectifs, ce sont leurs sous-marins qui les opéreraient. Tant les sous-marins à propulsion classique que ceux à propulsion nucléaire sont aptes à transporter des mines à la place de leurs torpilles de réserve. Pour ce qui est des capacités d'emport, résumons-les dans le tableau suivant:

SSG whiskey :	24 mines
SSBN Delta :	36 mines
SSBN Yankee :	36 mines
SSGN Echo :	36 mines
SSGN Charlie :	36 mines
SS Zulu-Gokf :	44 mines
SSN Victor-Nov. :	64 mines

On sous-estime beaucoup les possibilités soviétiques quant au mouillage de mines par les navires de surface. N'oublions pas que la plupart des navires marchands soviétiques — une flotte de 23 millions de txb — peuvent mouiller des mines ainsi que tous ceux de leur imposante flotte de pêche.

Pour se tenir aux navires de guerre, indiquons seulement que les destroyers classes KASHIN et KRIVAK ainsi que les corvettes classe PETIA, GRICHA et RIGA ont — ou peuvent rapidement être — équipés en mouilleurs de mines. D'autre part, la construction de navires conçus uniquement pour le mouillage de mines est une spécialité russe. L'URSS a mis en service durant ces dernières années trois navires officiellement catalogués comme mouilleurs de mines. Il s'agit des ALIOCHA d'un tonnage de 2.900 tpc, filant 20 nœuds grâce à 4 diesels et d'une autonomie de 8.000 nautiques. Ces bâtiments peuvent emporter au moins 400 mines chacun.

Les dragueurs de mines soviétiques

Tout comme les Américains, les Russes utilisent des hélicoptères — tels les MI 8 HI — pour le dragage de mines. Par ailleurs, ils disposent de quelque 150 dragueurs océaniques, soit plus que tout le reste du monde occidental. Les plus modernes de ceux-ci sont les YURKA de 460 tpc et les NATIA de 750 tpc. Ils en possèdent respectivement 50 et 30 unités.

Quant aux dragueurs et chasseurs de mines côtiers, ils seraient de 180 environ ainsi répartis pour les plus remarquables :

Classe VANIA	270 tpc	70 unités
Classe SONIA	400 tpc	10 unités
Classe GENIA	300 tpc	4 unités
Classe SACHA	280 tpc	12 unités
Classe ANDRIOUCHA	360 tpc	3 unités

Faisons remarquer que les GENIA inaugurèrent en 1972 les constructions de coques en CVR. Les trois

ANDRIOUCHA datant de 1975 sont à coque CVR également. Au moins trois des VANIA sont, en outre, grées en chasseurs de mines. C'est aussi le cas pour de nombreux dragueurs océaniques.

Tout semble donc indiquer que l'URSS est prête à toute éventualité en matière de guerre des mines. Elle possède à elle seule une nette supériorité numérique. N'oublions pas que ses pays satellites sont aussi très bien équipés en la matière : La Pologne possède 24 dragueurs, la RDA près de 50, et la Roumanie environ 20.

Comme les pays de l'OTAN, les Soviétiques croient donc sérieusement à la guerre des mines.

EINDELIJK ZIJN ZE AANGEKOMEN ! PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 300 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!



maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

Hoe ver de havenwerken van ZEEBRUGGE gevorderd waren medio 1981, verneemt u in huidige bijdrage tot ons maritiem panorama.

INLEIDING

De grootse havenwerken die thans in uitvoering zijn te ZEEBRUGGE worden deels door het ministerie van Openbare Werken uitgevoerd en deels door de MBZ, dit is de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen die de haven beheert.

Vandaar ook zullen wij ons bondig exposé in drie grote luiken indelen volgens de opdrachtgever. We starten met de havenwerken uitgevoerd door ons departement van O.W.

A. Werken in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken

Op 9 augustus 1980 trof onze ministerraad, op voorstel van de heer minister van O.W., ondermeer volgende belangrijke beslissingen inzake de uitbouw van de **VOORHAVEN** :

1. De definitieve uitbouwvorm van de voorhaven wordt vastgelegd in overeenstemming met het voorstel «1750 G», dit is de meest expansieve formule voor een optimaal rendement van de geplande uitbouw.
2. Ingevolge deze principiële beslissingen wordt het deelcontract 5A-1ste fase goedgekeurd. Bovendien de aanvang van de westelijke havendam wordt in deze fase ook het erosieprobleem aan de te bouwen dammen bestreden.
3. Het deelcontract 4A-3de fase wordt goedgekeurd, waardoor het terrein van de toekomstige LNG-terminal in de oostelijke havendam tegen 1 september 1981 klaar komt om aan de NV Distrigaz te worden overgedragen.

Herinneren wij eraan dat de uitbouwformule «1750 G» behelst dat de nieuwe westelijke dam 1.750 meter verder in zee reikt dan de Leopold II-dam, en dat de nieuwe havenmond op circa 3.000 meter van de kustlijn zal komen te liggen. De nieuwe voorhaven wordt aldus op optimale wijze uitgebouwd.

Wat nu de **NIEUWE ZEESLUIS** betreft, mogen wij eind 1981 de afwerking ervan verwachten. De kolkmuuren en de sluishoofden zijn volledig afgewerkt en het plaatsen van de vloerblokken in de saskolk na-

dert de voltooiing. Ook de deurkamers zijn afgewerkt en de looprails voor de sluisdeuren werden geplaatst.

De sluisdeuren, op een Nederlandse scheepswerf geassembleerd, werden medio 1981 over zee naar Zeebrugge gesleept en in de sluis ingevaren om er verder in operationele toestand te worden gebracht.

De vier wegbruggen te plaatsen over de sluishoofden zijn in uitvoering en de montage ervan ter plaatse begon in 1981. De electromechanische uitrusting van deze vier bruggen en van de vier sluisdeuren is ook in uitvoering en de ruwbouw van het bedieningsgebouw van de zeesluis is praktisch afgewerkt.

De **ACHTERHAVEN** tenslotte zag in 1980 het gedeeltelijk aanleggen van het verbindingdok tussen het Boudewijnkanaal en de nieuwe 125.000 ton-sluis, het uitbaggeren van het noordelijk insteeddok, en de werken met betrekking tot het omleggen van het treinspoor rondom het achterhavengebied.

De baggerspecie gewonnen bij het uitbaggeren van het noordelijke insteeddok wordt aangewend voor de ophoging van de omliggende terreinen van peil +3 tot peil +6. De nieuwe spoorbrug over het Boudewijnkanaal alsmede de overbrugging van het Schipdondk- en Leopoldskanaal vorderen snel. De NMBS heeft intussen aanvang gemaakt met het plaatsen van het ballastbed en de sporen van de verbinding met Knokke-Heist.

B. Werken uitgevoerd door de MBZ met rijkssubsidiëring

Over nu naar de werken uitgevoerd in opdracht van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, die de haven van Brugge-Zeebrugge beheert.

De nieuwe havenloods, met een lengte van 75 m. en een breedte van 38 m. kwam eind 1980 klaar en is uitgerust met schuifpoorten over de hele lengte van de oostelijke gevel. Vorkliften kunnen er ongehinderd binnenrijden, gezien de poorten een hoogte van 6 m. hebben.

Een tweede loods van hetzelfde type, bestemd voor de achterhaven van Zeebrugge, werd onlangs aanbesteed en de bouw ervan aangevat.

Verder noteren wij de aanbesteding voor het aanleggen van kraansporen op de westkaai van het insteeddok in de nieuwe achterhaven te Zeebrugge. Werden daarbij besteld twee kranen met een hefvermogen van 8 ton op 32 meter en 16 ton op 16 meter. Ze zijn bestemd voor de kaaien van het insteeddok in de nieuwe achterhaven. Levering en montage ervan geschieden medio 1981.

C. Werken uitgevoerd door de MBZ met eigen financiering

Diverse werken werden onlangs uitgevoerd te Zeebrugge voor de modernisatie van de haven. We noerden de meest belangrijke ervan, te weten :

- De aankoop van een torenkraan als uitrusting van de nieuwe slipway.
- Het uitbouwen van een elektrisch omvormingsstation op de Zweedse kaai
- De uitrusting op het Westerhoofd van een goederenloods met een brandblusinstallatie.

BALANS KANAALTRAFIEK 1980 VAN OOSTENDE EN ZEEBRUGGE

Inleiding

Voor de Oostendse haven was 1980 beslist een gunstig jaar qua passagierstrafiek. Inderdaad, de toename t.o.v. het vorig jaar beliep bijna 200.000 passagiers of 7,4%. Minder goed was echter de evolutie van het voertuigenverkeer : een minwaarde van ongeveer 27.000 eenheden of 3,2%.

Laten wij hierbij opmerken dat voornoemde cijfers de prestaties van stads- en RMT-haven samenvatten. Tot 1979 bleef de Oostendse kanaaltrafiek beperkt tot de RMT-terminals van de voorhaven. Het betreft hier een gecombineerd vervoer van passagiers, geleide voertuigen en vrachtwagens voor ro/ro-traffic. Onder de merknaam Sealink wordt Dover en Folkestone gevaren met behulp van Belgische en Britse ferries.

Naast deze veerdiensten ging ook de handelshaven, onder stadsbeheer, een nieuwe kanaaldienst op Dover inleggen vanaf medio 1979. Het gaat hier om een dagelijkse ro/ro-vrachtdienst verzekerd door de Schiaffino Ferries vanuit het Houtdok van de stads-haven. In 1980 startte dan de jetfoilendienst op Londen, ingebaard door de P & O Ferries vanuit het Vuurtorendok van de handelshaven. Deze passagierslijn kende echter een kortstondig bestaan : van 29 februari tot 25 september 1980.

Merkwaardige relance van de passagierstrafiek

We analyseren vooreerst de passagierstrafiek en brengen ter inleiding een bondig overzicht van de laatste 10 jaar. In 1971 begon de geleidelijke achteruitgang van het passagiersverkeer in de RMT-haven. Alleen het jaar 1975 maakt hierop uitzondering met een groeirijte van 14%. Het jaar daarop steeg de trafiek met amper 3% en in 1977 met een povere 5%. Opnieuw rode cijfers voor 1978 en 1979 met respectievelijk -2,3% en -2,1% als groei-voet.

— De bestelling van nieuwe wieltoestellen voor de roldeuren van de zeelsluis te Zeebrugge en het optrekken van de kraansporen van de havendam.

CONCLUSIE

Havenplan in bijlage brengt een geïllustreerde samenvatting van deze uitbreidingswerken. Aan de hand hiervan is het ons duidelijk dat de werken het voorbijs jaar zeer snel vorderden. Tegen 1982 moet de nieuwe oostelijke havendam voltooid zijn om er de installaties van de LNG-terminal te bouwen. Ook de achterhaven krijgt snel zijn definitieve vorm. Talrijke firma's namen er reeds een optie in de geplande industriezone.

Ondanks de felle polemieken die heel het jaar 1980 woedden omtrent het al dan niet uitbouwen van de voorhaven volgens de optimale formule alsmede omtrent het polyvalente karakter van de geplande dokken, is Zeebrugge erin geslaagd zijn visie over de havenbouw te concretiseren en heeft onmiddellijk de nodige werken hiertoe in ijltempo weten uit te voeren.

Well done, Zeebrugge, and good luck !

Voor 1980 — dat we nu onder de loep nemen — bemerken wij een duidelijke relance van de trafiek. De toename t.o.v. 1979 bedraagt inderdaad 197.555 passagiers in globo, hetzij 7,4%. Drie redenen hiertoe : een lichte activatie van het toeristisch verkeer, de blokkade van de Franse veerhavens tijdens de 2de helft van augustus, en de start van de jetfoil-dienst op Londen. We maken dra een onderscheid tussen stads- en RMT-haven.

Voor de RMT-haven zag de evolutie van de passagierstrafiek in 1980 er als volgt uit. De meerwaarde beliep 117.288 passagiers in absolute cijfers (+ 4,4%) en was ruim driemaal scherper afgetekend bij vertrek uit Oostende als bij aankomst :

RMT-haven 1-12/1980	Aantal passagiers	Groei
Ingescheept	1.428.796	+ 6,6%
Ontscheept	1.352.855	+ 2,0%
Totaal	2.781.651	+ 4,4%

In bovenvermelde cijfers zijn de 78.539 reizigers begrepen die met Britse en Franse ferries — andere dan de gewone Sealink-schepen — via de RMT-terminals van Oostende vervoerd werden ingevolge de blokkade van de Franse veerhavens. Stippen we aan dat het saldo van de RMT-traffic positief blijft zo men dit aantal passagiers van het globaalcijfer in mindering brengt.

Over nu naar de jetfoilterminal van het Vuurtorendok, waar tijdens de 7 maanden exploitatie 527 aanlegbeurten van de «Jetferry One» en de «Jetferry Two» werden genoteerd. De gemiddelde bezetting bedroeg slechts 76 passagiers per overvaart, wat beslist onvoldoende was voor een renderende uitba-

ting. Als eindbalans 1980 publiceert de havenkapi-
teindienst van Oostende volgende cijfers :

Stadshaven Jetfoildienst	Aantal passagiers	Groei
Ingescheept	40.554	nieuw
Ontscheppt	40.114	nieuw
Totaal	80.668	nieuw

Aldus bekomen wij het globaalcijfer van 2.862.319 vervoerde passagiers voor het hele havencomplex. Het groeiritme belooft dus 7,4 %, hetzij 197.955 reizigers meer t.o.v. 1979 :

Passagierstrafiek	Aantal	Groei
RM-haven	2.781.651	+ 4,4%
Jetfoillijn	80.668	nieuw
Totaal	2.862.319	+ 7,4 %

Toeristisch voertuigenverkeer blijft regressief

Net als het jaar voordien bleef de voertuigentrafiek van de Oostendse haven teruglopen in 1980. In glo-
bo beliep het verlies 26.929 eenheden of 3,2 %. Vooral het toeristisch verkeer van de Sealink-lijnen had het erg te verduren, terwijl de ro/ro-
trafiek van de commerciële voertuigen beter stand hield zowel in de RMT-haven als op de Schiaffino-lijn van de stadshaven.

Voor de Sealink-lijnen in het bijzonder luidt volgen-
de balans. Het aantal vervoerde voertuigen is uitge-
drukt in «eenheden» (personenwagens = 1 en vracht-
wagens = 4 eenheden), toeristisch verkeer en
vrachtrafiek zijn samengeteld, en de 17.747 een-
heden vervoerd via Oostende met vreemde ferries
tijdens de Franse blokkade meegerekend :

RMT-haven 1-12/1980	Aantal voertuigen	Groei
Ingescheept	390.769	— 6,1 %
Ontscheppt	349.071	— 9,6 %
Totaal	739.840	— 7,8 %

Wat nu de ro/ro-vrachtrafiek van de Schiaffino-lijn
op Dover betreft, ziehier wat de balans 1980 ons
oplevert. Stippen we aan dat de voertuigen in «een-
heden» zijn gerekend en de lijn medio 1979 werd
geopend, zodat de opgegeven groeipercen-
tages niet zo relevant zijn voor de evolutie van deze trafiek :

Stadshaven Schiaffinolin	Aantal voertuigen	Groei
Ingescheept	31.620	+ 198 %
Ontscheppt	22.604	+ 157 %
Totaal	54.224	+ 180 %

Voor het hele havencomplex luidt de eindbalans qua
voertuigentrafiek derhalve als volgt. Het saldo is

negatief en is wel uitsluitend te wijten aan de slechte
prestaties van de Sealinktrafiek :

Voertuigentrafiek 1-12/1980	Aantal	Groei
RMT-haven	739.840	— 7,8 %
Schiaffinolin	54.224	+ 180 %
Totaal	794.064	— 3,2 %

Kanaaltrafiek boekte circa 7.670.000 ton goederen omzet in globo

Besluiten wij het overzicht van de Oostendse ka-
naaltrafiek in 1980 met de opgaven van de vervoer-
de goederentonnages. In onderstaande tabel bemer-
ken we dat de RMT-lijnen op Dover en Folkestone
het leeuwendeel van de geboekte cijfers halen,
terwijl de Schiaffinolin op Dover goede vorderingen
maakt met circa 12 % van de globale goedrenom-
zet van de handelshaven :

Goederentrafiek 1-12/1980	RMT- lijnen	Schiaffino- lijn
Aanvoer	3.490.710 t	113.020 t
Afvoer	3.907.690 t	158.100 t
Totaal	7.398.400 t	271.120 t

De groeivoet van de behaalde tonnages is niet
vermeld daar ze enerzijds niet relevant is voor de
Schiaffino Ferries en er anderzijds geen officiële
cijfers bestaan voor de RMT-trafiek van 1979. In to-
taal haalde de kanaaltrafiek circa 7.670.000 ton in
1980, wat 83 % is van de globale maritieme goede-
renomzet van het Oostendse havencomplex.

ZEEBRUGGE

Inleiding

Voor de haven van Zeebrugge was 1980 een vrij gun-
stig jaar op gebied van kanaaltrafiek. Het voertuigen-
verkeer steeg er met ruim 13 %, terwijl de transit
van passagiers een spectaculaire «boom» van 36 %
boekte vergeleken bij het vorige dienstjaar.

Men zal zich herinneren dat de jaarbalans 1980 qua
globale zeegoederentrafiek daarentegen lichtjes re-
gressief was ten opzichte van 1979. In globo beliepen
de eindcijfers inderdaad 14.139.482 ton, dit was circa
886.000 ton of 5,9 % minder dan het jaar voorheen.
Zowel bij aan- als bij afvoer was de balans teruglo-
pend zoals samengevat in volgende tabel :

Zeegoederentrafiek	hoeveelheid Absolute	Groei
Aanvoer	10.087.862 t	— 7,3 %
Afvoer	4.101.620 t	— 2,1 %
Totaal	14.189.482 t	— 5,9 %

Container- en ro/ro-trafiek op Engeland boerde achteruit

Met betrekking tot bovenstaande globaalcijfers was de daling van de aanvoer hoofdzakelijk te wijten aan de verminderde lossingen van ruwe aardolie en geraffineerde produkten (— 10,5%). Ook de goederen-trafiek op Groot-Brittannië was teruglopend zowel bij aan- als afvoer en had derhalve een negatieve weerslag op de eindcijfers.

Zo daalde de kanaaltrafiek per treinferry van 482.907 tot 450.025 ton, dit is met 7,3%. De geboekte resultaten bleven evenwel op een hoog peil wanneer men bedenkt dat deze dienst in 1979 het hoogste cijfer bereikte sinds het ontstaan ervan in 1924.

Het ro/ro-vrachtkverkeer met de Britse havens daalde met 3% in 1980 ondanks het gestegen aantal afvaarten. Vermeldenswaardig is wel het feit dat sinds het ontstaan van het carferryverkeer op Engeland in 1966 de vrachtrafiek op deze lijndiensten nog nooit regressief was geweest.

Ook de containertrafiek van en naar de Engelse havens liep vorig jaar achteruit. Slechts 2.230.000 ton vracht werd in 1980 overgevoerd tegenover 2.500.000 ton in 1979. De terugloop bedraagt derhalve 270.000 ton of 10,8%.

Zeebrugs passagiersverkeer was bijzonder expansief in 1980

Qua vrachtrafiek boekten de Zeebrugse kanaaldiensten dus minder goede resultaten dan in het topjaar 1979. Vrij gunstiger cijfers haalde daarentegen de passagiers- en voertuigentrafiek op de lijnen naar Dover, Felixtowe, Hull en Grangemouth.

Heropleving van de toeristische activiteit, intensivering van de bestaande veerdiensten, bijkomend verkeer ingevolge de blokkade van de Franse kanaalhavens in augustus, en een efficiënt promotiebeleid lagen aan de basis van een forse stijging zowel van de passagiers- als van de voertuigentrafiek.

Qua passagierstrafiek haalde Zeebrugge inderdaad een merkwaardig groeiritme van 36,8% ten opzichte van 1979. Ruim 2.313.000 transits werden in totaal geboekt, dit is 622.519 meer dan het jaar voorheen. De toename van de trafiek was praktisch evenredig verdeeld over aan- en afvoer zoals blijkt uit onderstaand overzicht. Vermelden wij nog dat in slechts 5 jaar tijd (1,1 mln passagiers in 1975) het passagiersverkeer ruim verdubbeld is aan de Zeebrugse terminals:

Passagierstrafiek 1-12/1980	Aantal	Groei
Ontscheppt	1.143.171	+ 35,0 %
Ingescheept	1.170.660	+ 39,7 %
Totaal	2.313.831	+ 36,8 %

Ter vergelijking: in 1980 boekte Oostende een totaal van 2.862.319 passagiers, dit was bijna 200.000 eenheden of 7,4% meer dan in 1979.

Ook voertuigenverkeer boekte een forse stijging

Over nu naar het voertuigenverkeer op de maritieme links naar de Britse veerhavens verzekerd door Townsend-Thoresen, Northsea Ferries en Roto Belgium. In globaal haalde Zeebrugge hier een balans van 838.728 overgezette voertuigen, dit is ruim 101.000 of 13,8% meer dan in 1979.

Volgende tabel toont ons hoe de absolute cijfers praktisch gelijkmatig zijn verdeeld over aan- en afvoer. De procentuele aangroei van de trafiek ligt evenwel nagenoeg 50% hoger bij afvaart uit Zeebrugge, namelijk + 16% tegenover 11,5% bij aankomst:

Voertuigentrafiek 1-12/1980	Aantal	Groei
Aanvoer	403.862	+ 11,5 %
Afvoer	434.866	+ 16,0 %
Totaal	838.728	+ 13,8 %

Ter vergelijking: in 1980 leed de voertuigentrafiek een terugloop met 3,2% aan de Oostendse terminals. De absolute cijfers zijn hier niet voor vergelijking vatbaar daar de Ensorstad met een bijzonder systeem van «eenheden» rekt.

Voor de Zeebrugse haven was 1980 beslist een vrij gunstig jaar op gebied van passagiers- en voertuigentrafiek. Met de opspuitingswerken uitgevoerd tussen de nieuwe Westelijke dijk en de oude havendam komen nieuwe terreinen ter beschikking, die over enkele jaren uitbreidingsmogelijkheden zullen bieden zowel als parkeerterreinen als voor nieuwe aanlegposten ten behoeve van de bestaande en potentiële kanaaldiensten op de Britse havens. Good luck, Zeebrugge.

Nota van de redactie

Gezien Neptunus slechts zes maal per jaar verschijnt is het uiteraard geen aktueel tijdschrift, dat zal de lezer trouwens wel merken aan bovenstaande artikel. De voorraad artikels is temate groot, dat het budgetair onmogelijk is alle artikels onmiddellijk te publiceren. De bijdragen van H. Rogie zijn echter steeds bijzonder interessant en geven ook voor de leek een zeer duidelijk overzicht van onze havenpolitiek. Daarom dan ook bovenstaande bijdragen over Oostende en Zeebrugge, welke H. Rogie half 1981 schreef.

ZEEBRUGGE



HET HAVENBESTUUR VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE (NV MBZ)

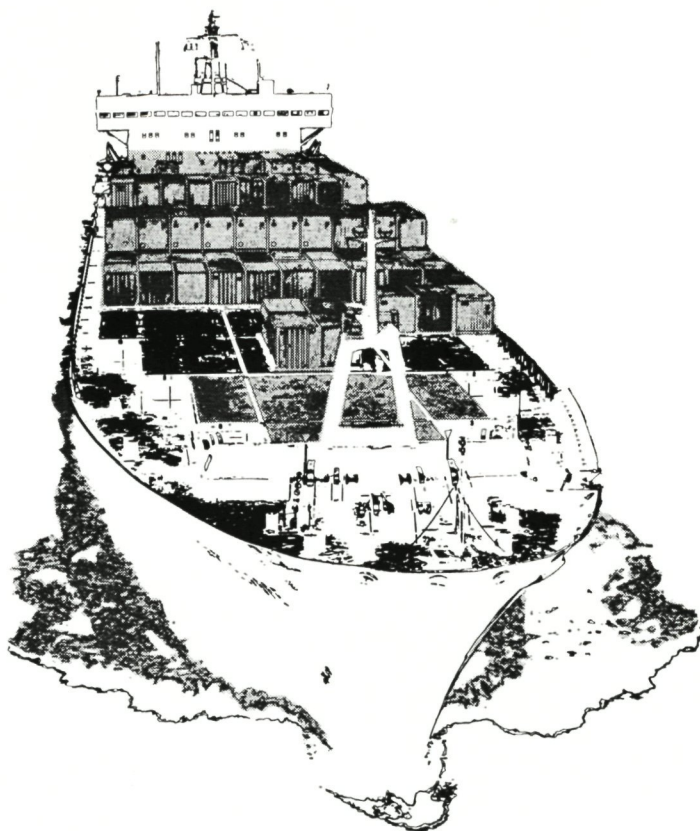
stelt ter beschikking van alle scheepseigenaars - reders - herstellere
te Zeebrugge (Prins Filipsdok):

SLIPWAY tot 1 000 ton

meerdere schepen simultaan

Reservering: sluis Zeebrugge: tel (050) 54 40 12
of MBZ Brugge: tel (050) 33 52 24 telex 81 201

Qartex



CMB

Armement Deppe

CMB richt zich tot alle economische sectoren en biedt hen een geïntegreerde reeks diensten op gebied van transport. De schepen van CMB en Armement Deppe varen naar 4 continenten, meer dan 120 havens. Reuze-ertsschepen bevoorraden de Belgisch-Luxemburgse metaal-industrie. CMB is eveneens

bedrijvig in diverse aanverwante sectoren van de transport-industrie, en is aldus actief in een uitgebreid gamma activiteiten : expeditie, goederenbehandeling in de haven, maritieme verzekering, luchtexpeditie, wegtransport, onderhoud van containers en chassis, informatie-verwerking, reizen en toerisme.

St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Meir 11 - Tel. (031) 23.21.11 - Telex : amian 72304

BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE



J.L. Moulton, CB, DSO, OBE, Generaal-Majoor Royal Marines, «De Slag om Antwerpen en de Schelde 1944-45», Uitgave Hollandia B.V., Baarne 1979, 288 bl., F 480,—, vertaling van «Battle for Antwerp», Ian Allan Ltd, London 1978, 208 p.

Na R.W. Thompson, (1) die er trouwens ook was en, tussen haakjes, geen blad voor de mond neemt als het er op aan komt de op hoger commando begane fouten te commentariëren benevens de hardnekkige strijd van de gewone «infantrymen» te beschrijven, bekijkt Generaal-majoor Moulton de ganse zaak zowel uit strategische dan uit tactische aspecten, gestaafd op ontelbare regiments geschiedenissen, ongepubliceerde manuscripten benevens op de toen door de aan de leiding staande militaire en marine opperbevelhebbers uitgegeven mémoires.

Gewis «... zou (het) belachelijk zijn te suggereren dat Montgomery, Nye, Eisenhower... (enz.)... niets afwisten van de geografie van de Schelde» (bl. 52) en, overeenstemmend met Moulton's daaropvolgende beschouwingen, stelt zich toch de vraag hoe het mogelijk is geweest dat men, eerst na drie maanden, de zo broodnodige haven van Antwerpen heeft kunnen toegankelijk maken voor de verdere krijgsverrichtingen. Hiervoor moet men wel terugslaan naar Roskill (2), die m.b.t. de kwestieuze Antwerpen zaak schrijft... dat het passend is aan de lezer de oude traditie te herinneren... dat zodra het Leger erin geslaagd is op een vijandelijke kust te landen, de Marine haar eigen belangen aan de behoeften van de zusterdienst dient te onderwerpen». Zo kwam het dat het definitief overhevelen van «Operation Neptune» naar «Overlord» voor gevolg had dat de marine, in eerste instantie steeds verantwoordelijk voor een doeltreffend logistieke aanvoer in Normandië, de havens in N-W Europa diende gangbaar te maken naar gelang ze door het leger veroverd werden.

Na reeds vanaf 4 september de aandacht «of all authorities concerned» gevestigd te hebben op het essentieel belang van het openen van de Antwerpse haven (bl. 50), zal Admiraal Ramsay, Allied Naval Commander Expeditionary Force, beu over Eisenhower's dubbelzinnige richtlijnen aan Montgomery en diens spartelingen om «zijn Arnheims' operatie te doen voorgaan, op 5 oktober ter gelegenheid van een bijeenkomst van leger, marine en luchtmacht

bevelhebbers «...hem (Eisenhower) op zijn donder (zal) geven dat hij Antwerpen niet tot onderwerp van de hoogste prioriteit had gemaakt» (bl. 128).

Ten uiterst leerzaam komt dan het hoofdstuk over de voorradingsbehoeften dat de auteur beëindigt met «... de strategie komt altijd in de verleiding om harde logistieke feiten te omzeilen...» (!) (bl. 90). Verduidelijkt door kaarten van de ver uitgestrekte aanvoeren, de statistische tabellen over de per vliegtuig vervoerd tonnage, de openstellingsdata van de havens, treft de lezer hier een indrukwekkende beschrijving van de behoeften van de oostwaards oprukkende legerkorpsen.

Buiten de gedetailleerde achtereenvolgende operatie bevelen aan het Canadese leger en aan de marine vanzelfsprekend gevolgd door de uitvoering ervan, worden de volgende hoofdstukken besteed aan de hardnekkige strijd in mist, regen, ondergelopen polders aan weerskanten van de Schelde, aan de worsteling in het plat gebomd en geïnundeerd Walcheren na de dure marinelanding door de Commando's (3) en Canadezen om de macht te veroveren van het uit N-W Frankrijk ontsnapte 15de Leger dat zich tot het uiterste aan de Scheldemonding wist vast te klemmen naar Hitler's persoonlijke richtlijnen (bl. 88) en von Zangers' dagorder. (bl. 162).

Na de val van Walcheren komt uiteindelijk het vermoeiend en zenuwslopend vijftienveertig zeemijl Schelde mijnenveger, «opruiming die 22 werkdagen vergde, zes dagen binnen de geschatte tijd» (bl. 250) wanneer op 26 november de drie eerste kustvaarders, voorafgeleid door twee H.M. Minesweepers, bemand door de Royal Navy Section Belge, Antwerpen bereikten.

Vanzelfsprekend is de auteur chronologisch begonnen met het boeiend relaas van de onverwachte en bliksemsnelle verovering van de stad en haven van Antwerpen dank zij de doeltreffende medewerking van de plaatselijke weerstand, hulpmiddel waarover hij uitbundig de lof toekent aan verscheidene bij naam geciteerde verzetsleiders. Een relaas dat inderdaad «bij velen sluimerende herinneringen (zal) doen ontwaken» zoals door Senator W. Calewaert in het Voorwoord uitgedrukt.

Dit merkwaardig werk is in de eerste plaats de ten lange laatste rechtzetting van de «assepoetster veldslag», zoals door een Canadese historicus genoemd (bl. 10), ten opzichte van zijn rampspoedige Arnhem tegenhanger waarvan Prins Bernard der Nederlanden zal zeggen «My country can never again afford the luxury of a Montgomery success» (4) en zodoende de geallieerde strategie in de herfst van 1944 in een juister licht brengt.

Het boek is opgeluisterd door niet minder dan zeventig, meestal onuitgegeven foto's, waarvan die van de «on the spot» gekiepte verzetsleiders en welwillend bezorgd door de Centre de Recherches et d'Etudes Historiques de la Seconde Guerre Mondiale Brussel, bijzonder aandoenlijk zijn na zoveel jaren. En het is goed dat te Adegem jaarlijks in september hulde gebracht wordt aan de Canadese soldaten gesneuveld voor de bevrijding van ons België.

Generaal-majoor Moulton, in dienst van de Royal Navy van 1924 tot 1961 begon als vliegenier in de Fleet Air Arm om bij de Normandische en Walcheren landingen het bevel te voeren over de 48th Royal Marine Commando, daarna gepromoveerd tot bevelhebber van de 4e Commando Brigade, General Commanding Royal Marines Portsmouth in 1957 om uiteindelijk Hoofd Amfibie oorlogvoering te worden tot zijn op rust stelling in 1961. Legde zich daarna toe op het publiceren van boeken en studies op defensiegebied.

J.C.B.

(1) R.W. Thompson, «The Eighty Five Days», Hutchinson & Co Ltd, London, 1957.

(2) S.W. Roskill, Captain R.N. (ret), «The War at Sea» 1939-45», Vol III part II bl. 142, H.M. Stationery Office London, 1960.

(3) Voor herinneringen van onze Belgische deelnemende Commando's raadplege men Carlo G. Segers «Geef ons een slagveld», Uitgeverij A. Grisard, 1981.

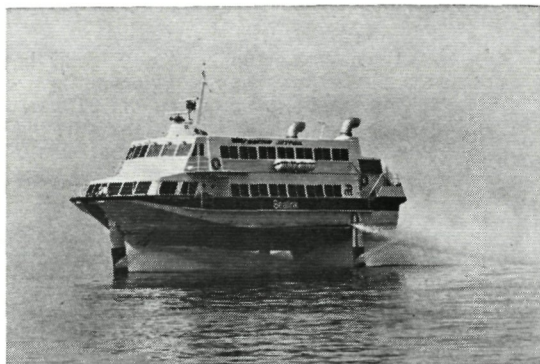
(4) Norman Dixon, «On the Psychology of Military Incompetence» Jonathan Cape, London 1976, bl. 148, excerpt uit Cornelius Ryan «A Bridge too far» (bl. 454).

Voor een veilige zee

« Mei 1982 verschijnt « VOOR EEN VEILIGE ZEE » (uitgeverij Strengtholt), jubileumboek van de mijnen dienst der Koninklijke Nederlandse marine. Hierin wordt door een 16-tal auteurs de 75-jarige historie van deze dienst - voor het eerst in uitgebreidere vorm - vastgelegd.

Het boek bevat 264 pagina's waarvan 8 met kleurenfoto's. Een beperkt aantal is voor de sterk gereduceerde prijs van f. 30,— verkrijgbaar, door vóór 1 mei 1982 f. 30,— over te maken op :

Nederlandse postgirorekening 190478 t.n.v.
Scheepstoko-officier mijnendienst
Postbus 10000
1780 CA Den Helder,



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboot)
van de**

«Sealink»

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- **Ultra-snelle overvaarten** (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover. Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u30 min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5u30 min. met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortcontrole te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter
- Zowel te Oostende als te Dover worden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand werken.
- De tarieven van kracht op de «klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van **een toeslag van 350 BF** per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering **verplicht** vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. **Passagiers zonder reservering kunnen uiteraard ook nog mee voor zover er plaats beschikbaar is en de toeslag bij inscheping betaald wordt.**
- Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij
 - de erkende reisbureaus
 - de stations
 - R.M.T. - Natiënkaai 5, 8400 Oostende.

Postzegelnieuws

Kano's in Oceanie

Door Eerste Meester Chef. A. Jacobs

Het is bijna ongelooflijk hoe de Oceaniërs hun weg konden vinden tussen de wijd uiteengezaaide eilandjes in de Stille Zuidzee. De Europeanen «ontdekten» de Oceaniërs slechts ongeveer 500 jaar geleden. Nochtans bewoonde die laatste al een goede 2.000 jaar deze streken. Hoe ze op die eilanden kwamen, is nog steeds niet geweten. Zij zijn afkomstig uit Zuid-Oost-Azië en via Indonesië en Melanesië zijn ze op de Oceanische Eilanden beland. Hoe deze verplaatsing gebeurde, blijft een open vraag. Er bestaan heel wat theorieën hier omtrent. De meest bekende is de theorie van Thor Heyerdal. Met zijn vlot, de Kon-Tiki bewees hij dat de meest waarschijnlijke verklaring was: «migration by drift». Gebruik makend van enkel de wind en de stromingen, belandde dit volk in deze streken. Andrew Sharp stelt een andere hypothese voorop «The migration by chance». De Oceaniërs zouden het ruime sop gekozen hebben, overlatend aan de wind waar ze ergens zouden aanspoelen. Dit laat veronderstellen dat dit volkje erg avontuurlijk van aard was.



Yv. 121, 122, 123, 124

Hoe ze daar geraakten, maakt hier niets uit. Het is echter een feit dat ze zich aan zulke tochten durfden wagen, zeker duizend jaar voor de Europeanen iets dergelijks presteerden. De Vikingen legden hoogstens een paar honderd zeemijlen af op de wijde zee en later overbruggen ze toch een 1.500 mijl. De afstanden die de Oceaniërs aflegden waren veel indrukwekkender. De afstand van de Marquesas naar Samoa bedraagt ongeveer 2.000 mijlen en om de Paaseilanden te bereiken, moest men toch een goede 1.000 mijl afleggen. De bezetting van de eilanden kwam niet ineens. Het was een proces van vele honderden jaren, waarin de ontwikkeling van de



Yv. 80

inlandse scheepsbouw plaats vond. Voor zulke lange reizen moesten methoden van bevoorrading, import van planten en dieren op punt gezet worden. Waarschijnlijk werd kennis opgedaan door eerst kleine tochtjes te maken. Later, toen men meer ervaring kreeg, durfde men het aan grotere ondernemingen op te zetten. Toen de Europeanen kwamen, was er niets meer te «ontdekken»! De meeste van deze eilanden waren reeds bevolkt. De theorie van Sharp krijgt hier een flinke deuk. Geen zinnig mens zou immers zulke grote en betrouwbare boten construeren als hij niet met een grote kans op slagen de oceaan opvoer. Hij zou al dit werk zeker niet gedaan hebben als hij bijvoorbeeld één kans op duizend of zelfs maar op honderd zou gehad hebben om de plaats van bestemming te bereiken. Een van de schepen die onmiddellijk onze bewondering afdingen, is de Katamaran of dubbele kano. Cook stond er reeds voor in bewondering. Terwijl hijzelf moeite had om zijn schip op koers te houden wegens het slechte weer, vaarden de inboorlingen rustig rondjes rond z'n schip.



Yv. 66

We weten niet wat de Oceaniërs bezielde heeft om zulke afstanden af te leggen. Er zijn waarschijnlijk meerdere redenen: de zucht naar avontuur, de ontdekkingsdrang, de noodzaak om vruchtbare gebieden te vinden, kolonisatiedrang of uit handelsmotieven. Hun ervaring op maritiem vlak werd door overlevering doorgegeven. Zo hadden de Oceaniërs na vele honderden jaren een ruime kennis opgedaan over windrichtingen. Dit resulteerde in een soort «windroos» met niet minder dan 23 oriëntatiepunten. Merkwaardige overeenkomsten met onze

windroos, die nochtans onafhankelijk tot stand kwam, zijn de richtingen Noord, Zuid, Oost, West. Bij de Oceaniërs worden die respectievelijk genoemd: Apa toerau (toerau nia), Apa toa (Toa a Ahurei), Hitia o te ra (Maoae tahiri), Tooa o te ra (Toerau tia). De andere richtingen hebben een meer afwijkende betekenis, vergeleken met onze windroos.



Yv. 104



Yv. 275

Om het Oceanisch maritiem systeem te begrijpen, moeten we afstand doen van ons ingewikkeld navigatiesysteem en ons verplaatsen in zijn wereld van ongeletterdheid. We moeten ons concentreren op de sterren, die dan het belangrijkste hulpmiddel schijnen te zijn bij het navigeren. De Oceaniër reisde vooral 's nachts. Zo kon hij maximaal gebruik maken van de sterren en de planeten. Vergeleken met ons navigatiesysteem was het zijne erg simpel. Al wat hij rugweg nodig had, waren twee sterren — één vóór hem en één achter hem — en een herkenningspunt op het land. Zolang de ster vóór hem en de ster achter hem op één lijn lagen, was hij in de goede baan. Werd hij door de storm uit z'n koers geslagen, dan moest hij die twee sterren terug in lijn zien te brengen met z'n kano als middelpunt en dan zat hij terug op de goede koers.



Yv. 36

Dat andere elementen als ervaring en durf ook meespeelden is evident, Zó simpel zal het nu ook wel niet geweest zijn. Navigeren in Oceanië was een kunst. De navigators waren specialisten die veel aanzien genoten. Ze waren niet vlug geneigd hun kennis openbaar te maken. Het zijn a.h.w. tovenaars, die hun kennis alleen maar doorgeven aan hun opvolgers. Ze vormden aldus een elite met goed bewaarde geheimen. Dit was misschien de reden waarom het Oceanische navigatiegeheim zolang voor ons verborgen bleef en waarom wij zo'n ingewikkeld systeem hebben ontwikkeld. Zonder het zelf te weten, exploreerde de Oceaniër in het goede werelddeel. Zijn systeem kon immers slechts toegepast worden oostelijk of westelijk en niet te ver van de evenaar. Hadden zijn ambities in het Noorden of het Zuiden



gelegen, dan had hij door de winden en de stromingen zó ver uit de koers kunnen geslagen worden op een wijze dat z'n twee sterren toch op één lijn kwamen te liggen. Gelukkig wist de Oceaniër dit niet. Het doet geenszins afbreuk aan zijn opmerkelijke prestaties. Zijn methoden voldeden volmaakt aan zijn behoeften. De aard van zijn reizen bepaalde de aard van zijn boten. Vele constructies zagen het licht. Ogenschijnlijk zijn de boten van de Oceaniërs alle min of meer gelijk aan elkaar. Wanneer we aandachtiger kijken, zien we dat vele types werden ontwikkeld. Ze hadden allemaal een speciaal doel, ze voldeden aan een bepaalde behoefte. Het was waarschijnlijk Columbus die het woord «Canoe» (kano) naar Europa bracht. Nu noemen wij alles wat er enigszins op lijkt «kano», of het nu één of tien meter lang is, enkel of dubbel, met zeil of met paddel. Daarmee doen we de inboorlingen van overal ter wereld die dit soort vaartuig maakten, groot onrecht aan. Daar is vooreerst de outrigger-kano. Hij is tien tot twintig voet lang en wordt meestal gebruikt voor de visvangst. Hij wordt voortbewogen door paddels. Tweede hebben we de kleine, met zeilen uitgeruste outriggers die twintig tot dertig voet lang is. Die wordt gebruikt voor de diepzeeverij of niet te lange reizen, uitgerust met een evenwichtsplatform. Verder is er de grote outrigger-kano met zeilen. Deze is dertig tot vijftig voet lang en bedoeld voor grote afstanden tussen de eilanden. Hij is dan weer niet zo geschikt om werkelijk lange afstanden te overbruggen. De kleine dubbele kano's waren twintig tot veertig voet lang en werden gebruikt om passagiers en goederen te vervoeren. Soms hadden ze één mast, soms twee. Ze waren uitgerust met zeilen.

We kennen ook nog de oorlogskano, soms honderd voet lang en gemaakt van de enorme bomen uit de wouden van Nieuw-Zeeland. Deze werden alleen gebruikt voor de kust. Ze waren niet geschikt om ver de zee op te varen. Het waren nochtans juweeltjes van beeldhouwkunst. Stuk voor stuk kunstwerken. De grote dubbele oorlogskano's van meer dan honderd voet lang waren evenmin geschikt om lange reizen te maken. Ze zijn wel kunstig geconstrueerd, maar als vaartuig niet erg praktisch. Om een idee te krijgen van de grootte van zo'n vloot, citeer ik Cook. Op zeker moment telde hij wel duizend kano's die rond zijn schepen dobberden. Het is niet verwonderlijk dat alle Europese ontdekkingsreizigers — zoals Cook of Bougainville — vol bewondering stonden voor de inboorlingen van Oceanië. Zoals Cook, schrikten ze er niet voor terug de inboorlingen te gebruiken om zogezegd nieuwe ontdekkingen te doen. Eigenlijk gebruikte Cook de kennis van deze mensen. Het resultaat van hun werk eigende hij zich toe. Hierbij rijst wel de vraag of hij wel zoveel «ontdekkingen» op zijn naam had kunnen schrijven indien hij niet de maritieme hulp had gehad van de Oceaniërs.

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914 - 1918

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

12 juin : — Ret.UC.72.

- Dep.UC.71 MANCHE jusqu'à Ile de WIGHT.
- UC.1 Bar.187 près GRAVELINES.
- UC.47 Bar.186 près BULL POINT.
- UC.48 Bar.188 estair de l'ADOUR.
- UC.66 LV. PUSTUCHEN + près LIZARD 49°56N 05°100 par Tra.Bri. HMT «SEA KING». Pas de survivants.
- Tra.Bri. «CAREM CASTLE» 256 Tx + M Bar.185 (UC.47).
- Vap.Bri. «KNIGHT COMPANION» 7241 Tx T UB.20 O. LIZARD. Sauvé.
- Vap.Bri. «SOUTH POINT» Tx 4258 + T UB.32 S. ILES SCILLY.
- Voi.Bri. «ALFRED» 130 Tx + exp.UB.40.

13 juin : — Ret.UB.40.

- UC.48 Bar.188a devant BAYONNE.
- Voi.Fr. «ERNESTINE» 162 Tx + exp.UB.48 qui est ensuite bombardé par avion Fr.

14 juin : — Ret.UB.18.

- Dep.UC.17 MANCHE et ATLANTIQUE.
- UB.12 Bar.189 N. de CALAIS.
- Vap.Bri. «WEGA» 839 Tx + T UC.71 entre BEACHY HEAD et OWERS.
- Vap.Bri. «DART» 3207 Tx + T UC.47 côte IRLANDE (MINCHEAD).
- Vap.Sue. «HASTING» 983 Tx + C et exp.UB.69 S OUESSANT.
- Voi.Fr. «VIGOUREUSE» 157 Tx + exp.UB.32 devant PORTLAND.

15 juin : — Dep.UC.65 MANCHE et côte O. FRANCE.

- UC.4 Bar.190 E. de bouée S. ALDOBOROUGH NAPES.
- UC.12 Bar.189 N. de CALAIS.
- UC.11 Bar.191 près SHIPWASH LS.
- UC.69 Bar.192 près PENMARCH.
- Vap.Bri. «TEESDALE» 2470 Tx T UB.31 START POINT et peu s'échouer.
- Vap.Bri. «ADDAH» 4397 Tx + C et exp.UB.69 près PENMARCH.
- Vap.Bri. «WAPPELLO» 5576 Tx + T UC.71 devant Ile de WIGHT.
- Voi.Fr. «EUGENE et EUGENIE» 47 Tx + exp. UC.48 devant LOIRE.

16 juin : — UC.69 Bar.193 près BELLE ILE.

- UC.65 Bar.194 devant BOULOGNE.
- UC.6 Bar.195 près TONGHE LS.
- UC.17 attaqué par avion dans Pas de CALAIS. Pont légèrement avarié.
- Vap pétrolier US. «JOHN D'ARCHBOLD» 8374 Tx + T UC.48 SO de OUESSANT.
- Voi.Fr. «LA TOUR D'AGON» 125 Tx + exp. UC.69 près BELLE ILE.

17 juin : — Ret.UB.32, UC.71, UB.20.

- UC.65 Bar.196 N. BOULOGNE, 196a S. BOULOGNE, 196b devant CHERBOURG.

- Vap.Fr. «ANJOU» 771 Tx + M Bar.188 (UC.48).
- Vap.Nor. «ROALD AMUNDSEN» 4350 Tx M Bar.195 (UC.6) sauvé.
- Vap.Bri. «STANHOPE» 2854 Tx + T UB.31 START POINT.
- Vap.Gre. «ANTONIO M. MAVROGORDATOS» 3771 Tx + T UC.48 S. LANDSEND.
- Tra.Bri. «FRASER» 310 Tx + M Bar.196 UC.65.
- UC.69 rencontre bateau piège Fr. «MARGUERITE».

18 juin : — UC.17 Bar.197 près BEACHY HEAD.

- Vap.Bri. «TYNE» 2909 Tx + T UC.48 LIZARD.
- Voi.Bri. «GAUNTLET» 58 Tx + exp.UB.65 entrée O. MANCHE.
- Vap.Dan. «BEARING» 2157 Tx + T exp.UB.65 près OUESSANT.
- Vap.Dan. «DARTE JENSEN» 2006 Tx + M Bar.195 (UC.6).

19 juin : — Ret.UB.31.

- Dep.UC.64 HOOFDEN.
- UC.14 Bar.198 devant STANFORD Channel.
- Vap.Nor. «SPIND» 1174 Tx + exp.UB.69 côte N. ESPAGNE.
- Vap.Fr. «BEARN» 1271 Tx + T UC.69 côte N. ESPAGNE.
- Voi.Bri. «KATE & ANNIE» 96 Tx + exp.UB.17 entrée O. MANCHE.
- Vap.Bri. «MORINIER» 3804 Tx combat C. avec UC.65.
- Vap.Bri. «GREAT CITY» 5525 Tx T. UC.47 O. Iles SCILLY, est remorqué dans un port.

20 juin : — Ret.UC.48.

- UC.17 rencontre Q. SHIP «MITCHEL» sans résultat.
- UC.65 rencontre Q. SHIP «MITCHEL» sans résultat.
- Vap.Gre. «KATERINA» 3092 Tx + exp.UB.69 côte ESPAGNE.

21 juin : — Dep.UC.62 MANCHE O.

- UC.11 Bar.199 SHIPWASH LS.
- UC.12 Bar.200 entrée S. DOWNS.
- UC.47 rencontre Q.Ship Voi. «PROBUS» 23'SO START POINT, combat S. arrivée d'un Cha.RN.oblige UC.47 à plonger.
- Voi.Hol. «HENDRIKA» 109 Tx + C UC.64. HOOFDEN.
- Vap.Dan. «C.T. RYGUARD» 1927 Tx + exp. UC.69 côte ESPAGNE.
- Voi.US. «CHILD HAROLD» 781 Tx UC.17 près OUESSANT.
- Vap.Hol. «SCHERIA» 2727 Tx + T UC.17 près OUESSANT.

22 juin : — UC.1 Bar.201 devant GRAVELINES O. DYCK LV.

- UC.4 Bar.202 NE ALDOBOROUGH NAPES.
- UC.6 Bar.203 près KENTISCH KNOCK LS.

23 juin : — Ret.UC.47.

— Dep.UC.61 MANCHE, UC.63 HOOFDEN, et côte E GB jusqu'à ELAMBOROUGH HEAD.

— UC.62 Bar.204 entre BEACHY HEAD et ROYAL SOVEREIGN.

— Vap.Por. « CAPO VERDE » 2220 Tx + exp.UC.69 côte ESPAGNE.

24 juin : — Dep.UB.23 MANCHE jusque LIZARD, UC.71 MANCHE et côte O. FRANCE.

— Dra.Bri. « KEMPTON » 810 Tx et « REDCAR » 810 Tx + M Bar.201 (UC.1).

— Tra.Bri. « TAIPO » 247 Tx + M Bar.204 (UC.62).

— Vap.Bri. « CLAN DAVIDSON » 6486 Tx + T UC.17 S. Iles SCILLY.

— Vap.Bri. « CROWN OF ARRAGON » 4500 Tx + T UC.17 S. Iles SCILLY.

— Vap.Hol. « TELEGRAF XVIII » 306 Tx + exp. UC.64 HOOFDEN.

— Vap.Gre. « TAIGETOS » 2961 Tx, « AGHIA BARASTEVI » 2795 Tx, « CONSTANTINOS » 3014 Tx et Vap.Nor. « KING HAAKON » 2234 Tx + T UC.65 S. GIRONDE.

— Vap.Nor. « HELMA » 1131 Tx + exp.UC.69 golf GASCOGNE.

25 juin : — Dep.UB.40 MANCHE entre PORTLAND ET DARTMOUTH.

— Ret.UC.64.

— UC.71 rencontre bateau piège Fr. « NORMANDY » (Voi) 549 Tx.

— Vap.Bri. « SAGON MONARCH » 4828 Tx + T UC.17.

— Voi.US. « GALENA » 1073 Tx + exp.UC.17.

— Vap.Esp. « ORIBON » 2571 Tx + T UC.65 S. GIRONDE.

26 juin : — UC.61 Bar.205 dans chenal du FOUR.

— Voi.US. « A.S. SHERMAN » 612 Tx attaqué par UC.61 mais sauvé.

— BP.Bri. « FRIGATE BIRD » 20 tx TC UC.63 devant FLAMBOROUGH HEAD.

27 juin : — UC.61 Bar.206 et 206a devant BREST.

— UB.12 Bar.207 et 207a devant CALAIS.

— UC.14 Bar.208 S. LOWESTOFT dans chenal de guerre.

— Croiseur Fr. « KLEBER » + M Bar.206 (UC.61).

— Vap.Bri. « LANGBENTON » 924 Tx + T UC.63 HOOFDEN.

— Vap.Bri. « COLMAR PRINCE » 317 Tx + exp. UB.40 NO. BARFLEUR.

28 juin : — Ret.UB.17.

— Dep.UB.18 MANCHE. UC.21 HOOFDEN.

— UC.1 Bar.209 N. GRAVELINES.

— Vap.Fr. « MARGUERITE » 1544 Tx + T UB.40 près LYME BAY.

— Vap.Bri. « NORTHFIELD » 2099 Tx + UB.40 mais sauvé.

— Vap.Bri. « Don ARTURO » 3860 Tx + T UC.62 S. Iles SCILLY.

— Vap.Bri. « REATSFIELD » 1875 Tx + C UC.62 S. Iles SCILLY.

— Voi.Bri. « LIZZIE ALLEN » 114 Tx + exp.UC.65 S. START POINT.

— Vap.Fr. « MARNE » 3200 Tx + T UC.71 devant St. NAZAIRE.

— BP.Bri. « FRANCIS » 20 Tx, « ROSE OF JUNE » 20 Tx, « WILLIAM & BETTY » 21 Tx, « ELISE » 20 Tx, « GLENELY » 32 Tx et « HARLINGER » 39 Tx + C UB.63 HOOFDEN.

29 juin : — Ret.UC.69.

— UC.11 Bar.210 près SUNK LS.

— UC.4 Bar.211 E. Bouée S. ALDOBOROUGH Napes.

— UC.6 Bar.212 devant QUEEN Channel, ensuite UC.6 est avarié dans des filets.

— UC.71 Bar.213 devant St NAZAIRE.

— Cha.Hol. « LAUMERZEE » 47 Tx + C UC.21 devant ROTTERDAM.

— Vap.Gre. « DRISKOS » 2833 Tx + C UC.71 devant St NAZAIRE.

30 juin : — Ret.UC.65.

— Dep.UC.72 côte O. FRANCE.

— UC.71 Bar.214 devant GIRONDE.

— Vap.Bri. « ILSTON » 2426 Tx + T UB.23 LIZARD

— Vap.Fr. « CHATEAU YQUEM » 1913 Tx et Nor. « BORGIND I » 764 Tx + T UB.40.

— Vap.Dan. « MARKESDAL » 1639 Tx + T UC.63, HOOFDEN.

1 juillet : — Ret.UC.62.

— BP.Bri. « GLEAN » 54 Tx, « ADVANCE » 44 Tx, et « RADIANCE » 57 Tx + C UC.63 devant HUMBER.

2 juillet : — Dep.UB.31 MANCHE jusque LIZARD.

— Dep.UB.32 MANCHE jusque LIZARD.

3 juillet : — Ret.UB.40 MANCHE jusque LIZARD.

— Vap.US. « ORLEANS » 2993 Tx + T UC.71 100' OSO OUESSANT.

— Vap.Nor. « HENRIK » 3478 Tx + T UC.72 O. de PENMARK.

4 juillet : — Ret.UC.21.

— UC.14 Bar.215 entre GRAVELINES et CALAIS.

— Voi.Hol. « KOELFINA » 148 Tx capturé par UC.21 devant SCOUWEN BANK.

— Vap.Hol. « BESTESMER » 1044 Tx + T UC.21 devant ROTTERDAM.

— Vap.Nor. « OLE LEA » 540 Tx + exp.UC.61 près PORTLAND.

— Vap.Nor. « SNETOPPEN » 2393 Tx + exp.UC.71 100' OSO OUESSANT.

— BP.Bri. « CHRISOLITE » 57 Tx + M Bar.161 (UC.4).

5 juillet : — UC.1 Bar.216 et 216a N. GRAVELINES.

— UC.72 Bar.217 devant St JEAN de LUZ.

— Vap.Nor. « BJERCO » 1872 Tx + T devant Ile de BAS.

— Vap.Nor. « HAUBRIS » 677 Tx + T UB.32 près START POINT.

— Voi.Bri. « OCEAN SWELL » 195 Tx + C UB.31 START POINT.

6 juillet : — Ret.UB.23.

— UC.4 Bar.218 SE. SHIPWASH.

— UC.11 Bar.219 entre SUNK et SHIPWASH.

— UC.14 Bar.220 près SMITH KNOLL LS.

— Vap.Bel. « INDUTIOMARE » 1577 Tx + T UC.61 près Ile de WIGHT.

— Vap.Bri. « ARLADM CHRISTINE » 3550 Tx T UB.31 et s'échoue près START POINT.

— Vap.Bri. « WABASHA » 5864 Tx T UB.32 mais peut entrer FALMOUTH.

— Vap.Nor. « LOVSTAKKEN » 3105 Tx + T et exp. UC.71 O. MANCHE.

— Vap.Nor. « VICTORIA » 2798 Tx + T et exp.UC.71 O. MANCHE.

— UB.32 avarié par grenades S/M.

7 juillet : — Ret.UB.18.

— Dep.UC.77 MANCHE O.

— UC.6 Bar.221 près TONGHE LS.
 — Des.Bri. « ETTRIA » 600 Tx T UC.61 O. de BEACHY HEAD. Avant coulé mais le reste est sauvé.
 — Tra.Bri. « KELVIN » 322 Tx + M Bar.211 (UC.4).
 — Vap.Bri. « BELLUCIA » 4368 Tx + T UB.31 près LIZARD.
 — Vap.US. « MASSAJEQUA » 3193 Tx + C UC.72 golf de GASCOGNE.

8 juillet : — Ret.UC.61, UC.71.
 — Dep.UC.64 HOOFDEN.
 — UC.64 collision avec SM.Bri. près THORNTON BANK.
 — Vap.Bri. « VANDEE » 1295 Tx + M Bar.214 (UC.71).
 — Voi.US. « MARY M. BOWEN » 2153 Tx + C et exp.UC.72 G. GASCOGNE.
 — Vap.Dan. « M.J. MANDAL » 1886 Tx + Exp.UC.72 G. GASCOGNE.
 — Voi.Fr. « CAMBRONNE » 1863 Tx + exp. UC.72 G. GASCOGNE.

9 juillet : — UC.77 Bar.222 devant Dieppe, 222a devant St VALERY, 222b devant FECAMP.
 — UB.31 rencontre Q. SHIP « PUMA » sans résultat.
 — Voi.Fr. « ETEA » 296 Tx + exp.UC.72 130' O. de PENMARCH.

10 juillet : — UC.6 Bar.223 devant QUEEN Channel, il touche une épave et avarie hélice.
 — UB.12 Bar.224 devant CALAIS.
 — UB.31 rencontre Q. SHIP « GLEN ».
 — Vo.US. « HILDEGARD » 622 Tx + C UB.31 S. START POINT.
 — Vap.Fr. « JUPITER » 263 Tx + M Bar.224 (UC.12).

11 juillet : — Ret.UB.32 et UC.6 remorqué par Zerstor V.81.
 — Vap.Bri. « ANGLO PATAGONIAN » 5017 Tx + T UC.72 N. GIRONDE.
 — Vap.Bri. « BRUNHILDA » 2296 Tx + T UB.31.
 — Vap.Dan. « VORDINGBORD » 2157 Tx + T et exp. UC.77 O. MANCHE.
 — Voi.Fr. « COQUIMBO » 1759 Tx + M Bar.165b (UC.21).

12 juillet : — Dep.UC.48 MANCHE, côte de FRANCE jusque O. de OUESSANT.
 — UC.1 Bar.225 N. GRAVELINES.

13 juillet : — UC.11 Bar.221 N. LONGSAND LS.
 — UC.14 s'échoue sur le banc SHIPWASH suite a avarie de compas. Parvient à se déséchouer grace au courant de marée.
 — Vap.Fr. « AXAIN » 1686 Tx + T UC.77 entrée O. MANCHE.

14 juillet : — Dep.UC.40 MANCHE entre PORTSMOUTH et DARTMOUTH.
 — Dep.UC.17 MANCHE et ATLANTIQUE E.
 — Dep.UC.47 MANCHE Jusqu'à entrée O.
 — UC.4 Bar.227 NE SHIPWASH LS.
 — UC.14 Bar.228 près ZMITH KNOLL LS.

15 juillet : — Ret.UC.77.
 — UC.48 Bar.229 près Ile de BAS, arraisonne ensuite Voi.US. « FLORENCE CREADICK » 732 Tx mais gêne par pêcheur doit abandonner sa proie.
 — Vap.Bri. « WESTMEATH » 9179 Tx T près de BREST UC.48, mais peut entrer à CHERBOURG.
 — Vap.Bri. « TREILISTICK » 4168 Tx + T UC.72. Le capitaine et deux marins faits prisonniers.
 — Voi.Bri. « DINORWIC » 124 Tx et « EBENEZER » 117 Tx + exp.UB.40 S. BEACHY HEAD.

16 juillet : — Dep.UC.69 MANCHE et côtes NO. ESPAGNE et côte PORTUGAL.
 — UC.17 Bar.230 O. CAP de la HAGUE.
 — Vap.Bri. « HENRY R. JAMES » 3146 Tx + T UC.48 entre OUESSANT et SEPT ILES.
 — Voi.Hol. « TIMOR » 135 Tx + exp.UC.64 HOOFDEN.

17 juillet : — Ret.UC.64.
 — UB.12 Bar.231 entre CALAIS et GRAVELINES.
 — UC.17 Bar.232 devant FALMOUTH.

18 juillet : — Dep.UC.1 pour mouiller bar. devant CALAIS. Ne revient plus.
 — Dep.UC.65 MANCHE jusqu'à PORTLAND et CHERBOURG.
 — UC.11 Bar.233 E. SUNK LS.
 — Vap.Nor. « RUTH » 549 Tx T UC.47 près LIZARD mais est sauvé.

19 juillet : Ret.UC.72.
 — UC.48 Bar.234 et 235 O. de SEPT ILES.

20 juillet : — UC.69 Bar.237 et 237a près Ile de SEIN.
 — UC.65 Bar.238, 238a et b près NEEDLES.
 — Dra.Br. « QUEEN OF THE NORTH » 590 Tx + M Bar.227 (UC.4).
 — Vap.Bri. « SALSETTE » 5842 Tx et « L.H. CARL » 1916 Tx + T UB.40 devant LYME Baie.
 — Vap.Bri. « CITY OF FLORENCE » 5399 Tx + T et exp.UC.17 près OUESSANT.
 — Vap.Bri. « BRAHAM » 1978 Tx et « BEATRICE » 712 Tx + T UC. 47 près LIZARD.
 — Vap.Bri. « FLUENT » 3660 Tx + T UC.65 près St ALBANS HEAD.

21 juillet : — Dep.UB.18 et UB.35 pour HOOFDEN.
 — Dep.UC.62 MANCHE O.
 — Dep.UC.63 côte E. GB. (HUMBER et FLAMBO-ROUGH HEAD).
 — Ret.UC.48.
 — UC.65 Bar.239 et 239a devant PORTLAND.
 — Voi.US. « AUGUSTUS WELT » 1222 Tx + incendié UC.17.
 — Vap.Jap. « RAGESBIMA MARU » 4687 Tx + T UC. 69 S. OUESSANT.

22 juillet : — Ret.UC.47.
 — Dep.UB.27 de la BALTIQUE pour rejoindre les FLANDRES.
 — Dep.UC.75 d'HELIGOLAND pour rejoindre les FLANDRES en passant par la mer d'IRLANDE, MANCHE.
 — Dep.UC.50 MANCHE et ATLANTIQUE SO. OUES-SANT.
 — UC.4 Bar.240 NE. SHIPWASH LS.
 — UC.6 Bar.241 N. bouée ELBOW.
 — UB.12 Bar.242 entrée S. DOWNS.
 — Vap.Bri. « ROTA » 2171 Tx + T UB.40 devant LYME BAY.
 — Voi.Hol. « NERENS » 110 Tx + exp.UB.18 N. HINDER.
 — Vap.Hol. « BREDA » 257 Tx arraisonné par UB.35, + T par UB.18 HOOFDEN.

23 juillet : — Ret.UC.65.
 — Dep.UB.23 entrée O. MANCHE.
 — Vap.Nor. « FRETHJOS » 1389 Tx + exp.UC.69 côte ESPAGNE.

24 juillet : — Ret.UB.35 et UC.65.
 — UC.62 Bar.243 et 242a et b près EDDYSTONE.

— UC.63 Bar.244 N. SPURN POINT.
— Vap.Bri. « SIR WALTER » 492 Tx + exp.UC.69 NO. ESPAGNE.

25 juillet : — Ret.UB.40.

— UC.1 + bombes par Hydr. près SUNK LS.
— Dep.UC.65 MANCHE, UC.16 HOOFDEN, UC.47 MANCHE, BREST et LIZARD.
— Dep.UC.61 MANCHE.
— UC.50 Bar.245 et 245a près OWERS LV, 245b près NAB LV.
— UC.63 Bar.346 devant FLAMBOROUGH HEAD.
— Vap.Nor. « BALDWIN » 1130 Tx + T et exp.UC.69 cap FINISTERE.
— Voi.Nor. « BAARBUD » 362 Tx + incendié UC.62 N. OUESSANT.
— Voi.Hol. « JANNA » 145 Tx et « SPESMEA » 79 Tx + exp. UB.18 HOOFDEN.

26 juillet : — UC.6 Bar.247 près bouée N. du KENTISH KNOCK.

— Croiseur Bri. « ADRIANE » 11000 Tx + T UC.65 devant BEACHY HEAD.
— UC.61 s'échoue sur plage de WISSANT. LV GERTH et son équipage capturé par cavaliers belges après avoir fait sauter le bâtiment.
— UB.23 fortement endommagé près de LIZARD par charges de fond du Pat.Bri. « P.60 » par 49°57' N. et 5°15' O., UB.23 fait alors route vers ESPAGNE.
— Voi.Por. « BERTA » 1075 Tx, « BENTURIA » 290 Tx, Vap.Nor. « LOCHSLEY » 2457 Tx + exp.UC.69 côte Portugaise.
— Vap.Bri. « GAMARTHAM » 4262 Tx + T UC.50 près LIZARD.

27 juillet : — Vap.Bri. « GANDIA » 6482 Tx et Vap.Fr. « St EMILION » 1165 Tx + UC.65 près OWERS LV.
— Ret.UC.63 se trouvant à l'O. de OUESSANT a avarie moteur électrique et doit prendre route retour.
— UC.11 Bar.248 près SUNK LS.
— UC.14 Bar.249 S. du STANFORD Channel.
— Vap.Bri. « BELAGIO » 3919 Tx T UC.65 mais peut s'échouer.
— BP.Hol. « DIRT » 81 Tx, « MAJOR THOMSON » 110 Tx, « JAN » 103 Tx, « DIRK VAN DUYN » 116 Tx, « STERNA III » 111 Tx, « PRES COMM. van den BERGH » 110 Tx + Exp. a la hauteur d'YMUIDEN.
— Voi.US. « CARMELIA » 1379 Tx + exp.UC.62 entre OUESSANT et LIZARD.

28 juillet : — Dep.UB.20 pour voyage d'essais, bombardé et + (EV. H. GLIMPF).
— Dep.UB.31 MANCHE.
— UC.47 Bar.250, 250a et b entre JERSEY et GERNESEY.
— UC.65 attaqué par Hydr. devant côte de FLANDRES, bombardé et mitraillé est touché au kiosque et aux caisses de plongée.
— Vap.Nor. « HITBUR » 961 Tx + exp.UC.69 près FERROL.
— BP.Hol. « NEPTUNUS » 80 Tx + exp.UC.16 devant YMUIDEN.

29 juillet : — Ret.UC.17, UB.18.

— UB.23 avarié arrive à la COROGNE et est interné.
— UB.27 en route de la BALTIQUE pour les FLANDRES est attaqué par 52°47' N. et 2°24' E. par Sloop canonnière Bri. « ALCYON » et +. Aucun survivant.
— UC.16 attaqué par avions près N. HINDER. Avarie dans compartiment des torpilles et aux accumulations.
— UC.75 Bar.251 côte E. Irlande entre BLACKWATER et N. ARFLOW LS.

— Vap.Fr. « MARCOUF » 1117 Tx + T UC.75 entre BLACKWATER et N. ARFLOW LS.
— Vap.Bri. « GLENSTRAC » 4718 Tx + T UC.62 O. de OUESSANT.
— Vap.Nor. « GILDENPRINZ » 1689 Tx + C UC.69 près FERROL.

30 juillet : — Ret.UC.16 avarié.

— Dep.UC.21 MANCHE et START POINT.

31 juillet : — Ret.UC.50.

— Dep.UC.63 côte E.GB. HUMBER et FLAMBOROUGH HEAD.
— UB.12 Bar.252 entre GRAVELINES et CALAIS.
— Vap.Bri. « PREMONA » 3028 Tx + T UC.47 E. de OUESSANT.
— Vap.Bri. « EMPRESS » 2914 Tx + M Bar.244 (UC.63).
— Vap.US. « MATANO » 2730 Tx + T UC.47 SE START POINT.

1 août : — Dep.UC.77 et UC.71 MANCHE, côte O. FRANCE jusqu'à GIRONDE.

— Vap.Bri. « LAERTES » 4541 Tx + T UB.31 S. START POINT.
— Voi.Bri. « ALCYON » 149 Tx + C UB.31 S. START POINT.
— Vap.Bri. « KARINA » 4222 Tx + T UC.75 S. Iles SCILLY.

2 août : — Ret.UC.47.

— UC.21 Bar.253 et 253a dans LYME BAY.
— Vap.Bri. « NEXLYN » 4019 Tx + T UB.31 S. START POINT.
— BP.Bri. « YOUNG BERT » 59 Tx + exp.UC.63 devant HUMBER.

3 août : — UC.21 Bar.254 entre BERRY HEAD et START POINT.

— UC.77 Bar.255 devant LE HAVRE.
— UC.75 rencontre Q. SHIP « MITCHELL » (Q.9).
— Voi.Fr. « RENE MARTHE » 49 Tx + C UB.31 O. START POINT.
— Vap.Bri. « BEECHPARK » 4763 Tx + T UC.75 S. Iles SCILLY.

4 août : — Ret.UC.69.

— Dep.UC.51 de HELIGOLAND pour rejoindre les FLANDRES par canal de BRISTOL et MANCHE.
— UC.71 Bar.256 devant LOIRE et 256a devant GIRONDE.
— Vap.Bel. « PAUL » 659 Tx C UC.21 mais sauvé.
— Vap.Bri. « AUBE » 1837 Tx + T UC.71.
— Vap.Bri. « GAI RNSTRATH » 2128 Tx + T UC.71 devant LOIRE.
— Vap.Fr. « AFRIQUE » 2457 Tx T. mais peut atteindre port.

5 août : — Ret.UC.62.

— Arr.UC.75 à Zeebrugge (EV. LOHS).
— UC.11 Bar.257 près SUNK LS.
— UC.14 Bar.258 près SMITH KNOLL LS.

6 août : — Dep.UC.4 MANCHE, OUESSANT.

— UC.63 Bar.259 près INNER DOWSING LS.
— Vap.Bri. « ZAMORA » 3639 Tx T UC.63 HOOFDEN mais est sauvé.
— Vap.Nor. « JANE » 1119 Tx + M Bar.259 (UC.63).
— Voi.Fr. « ALFRED » 107 Tx + exp.UC.63 HOOFDEN (côte E.GB.).

7 août : — Dep.UB.35 côte E.GB. jusqu'à LOWE-STOFT.

- UB.12 Bar.260 devant CALAIS.
- UC.6 Bar.261 et 261a devant QUEENS Channel.
- Voi.Fr. « MARIA JESUS PROTEGEZ NOUS » 46 Tx + Exp.UC.63 HOOFDEN.
- Vap.It. « ONESTA » 2674 Tx + exp.UC.63 près INNER DOWSING LV.
- Vap.Bri. « PORT CURTIS » 4710 Tx + exp.UC.71 O.d PENMARCH.

8 août : — Dep.UB.40 MANCHE jusqu'à entrée O.
 — UB.30 qui avait été interné en Hollande le 23.2.17 est rendu au MARINEKORPS.
 — UC.71 a un combat avec Q.Ship « DURAVEN » à 130' d'OUESSANT. Le « DURAVEN » fortement avarié coulera par la suite malgré l'aide lui apporté pr Des.US. « NAMA » et RN Des. « ATTACK » et « CHRISTOPHER ».
 — Vap.Fr. « ALGERIE » 3386 Tx T UB.31 près de PORTLAND mais remorqué dans ce port.
 — Vap.Nor. « BERTENGAS » 3548 Tx T, C. et exp. UC.77 S. OUESSANT.

9 août : — Ret.UC.63.
 — Des.Bri. « RECRUIT » 385 Tx + T UB.16 près GALLOPER LS.

10 août : — UC.64 Bar.262, 262a et b devant DIEPPE.
 — Vap.Bri. « WAR PATROL » 2045 Tx + M Bar.192 (UC.69).

11 août : — Ret.UB.31 et UC.71.
 — Dep.UC.63 côte E.GB. jusqu'à HUMBER et UC.79 MANCHE OUESSANT.
 — Dep.UC.21 MANCHE côte O. FRANCE jusqu'à LOIRE.
 — UC.11 Bar.263 près SHIPWASH LS.
 — UC.51 Bar.264 et 264a N. canal de BRISTOL près HELWICH LV. et 264b E. BULL POINT.
 — Vap.Bri. « SONNIE » 2642 Tx + T UC.77 près OUESSANT.
 — BP.Bri. « GLORIOSA » 23 Tx + exp.UC.51 N. canal BRISTOL ainsi Voi.Fr. « St. ANTOINE de PA-DOUE » combat au canon avec UC.51.

12 août : — Dep.UC.48 MANCHE et côte NO. FRANCE.
 — Dep.UC.72 côte O. FRANCE.
 — UB.12 Bar.265 près MAAS LS.
 — UC.21 Bar.266 O. MAAS LS.
 — UC.63 Bar.267 O. MAAS LS.
 — BP.Bri. « ELEAZAR » 111 Tx + C. UC.51 sortie O. canal de BRISTOL.
 — Voi.Fr. « MARIE ALFRED » 159 Tx et « PAULINE LOUISA » 172 Tx + C UB.40 N. OUESSANT.

13 août : — Voi.Fr. « EMILIE GALLINE » 1944 Tx + exp.UC.79 entrée O. MANCHE.

14 août : — Ret.UC.77.
 — Dep.UB.18 FLAMBOROUGH HEAD, UC.16 côte E. GB jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD. UB.38 entrée W. MANCHE.
 — UC.6 Bar.268 S. KENTISH KNOCK LV, sur le retour pris dans filets entre THORTON en N. HINDER mais peut se dégager.
 — UC.79 Bar.269 chenal du FOUR. Est ensuite avarié par bombe avion et doit rentrer.
 — Vap.Nor. « TUDDAL » 3511 Tx + exp.UB.40 SO. OUESSANT.
 — Vap.Fr. « R. BERBERKMOES » 1353 Tx + T UC.51 près TREVOSE HEAD.
 — Vap.Bri. « WISBECH » 1282 Tx + T UC.51 près TREVOSE HEAD.

- Vap.It. « COSTANZA » 2545 Tx + T UC.63 près INNER DOWSING.
- Vap.Nor. « LUNA » 959 Tx + T UC.63 près INNER DOWSING.

15 août : — UC.48 Bar. 270 N. Ile VIERGE, 270a et 271 O. de Sept. ILES.
 — UC.72 Bar.275 près de CHAFFIRON.
 — UC.63 rencontre deux BPj. Q. Ships « NELSON » et « ETHEL & NELLIE » près de YARMOUTH.
 — BP.Bri. « GD.541 » 25 Tx + exp.UC.63 environs de YARMOUTH.
 — Vap.Bri. « BROSTONE » 4927 Tx + T UB.40 OSO. OUESSANT.
 — Vap.Fr. « PHOEBE » 3956 Tx + T UC.21 Baie AUBIENNE.

16 août : — Ret.UB.35, UC.79, UC.63.
 — Dep.UC.17 côte E. BAMBOROUGH H., SCARBO-ROUGH et GRIMSBY.
 — Dep.UB.54 O. MANCHE, des SCILLIES à OUES-SANT.
 — UC.65 MANCHE O.
 — Vap.Bri. « GASTGATE » 4277 Tx T. UB.40 OSO. OUESSANT mais sauvé.
 — UC.11 BAR.272.
 — Vap.Bri. « MANCHESTER ENGINEER » 4465 Tx + T UC.16 FLAMBOROUGH H.
 — Vap.Bri. « DELPHIC » 8273 Tx + T UC.72 135' SO. BISHOP ROCK.

17 août : — Vap.Gre. « PONTOPOROS » 4049 Tx + T UC.21 N. BELLE ILE.
 — Vap.Fr. « ESPERANCE » 130 Tx + M Bar.262a (UC.64).
 — Vap.Fr. « MEUSE II » 5270 Tx + T UC.72 OSO. BISHOP ROCK.
 — BP.Bri. « SUSIE » 38 Tx + C UC.16.

18 août : — UB.12 Bar.274 entre GRAVELINES et CALAIS.
 — Vap.Bri. « ARBENS » 1274 Tx + T UC.16 près FLAMBOROUGH H.
 — Vap.Fr. « DUNKERQUOIS » 2087 Tx + T UC.48 près Ile VIRTGE.

19 août : — Ret.UC.64.
 — UC.65 Bar.275 devant CHERBOURG.
 — UC.72 rencontre Q.Ship « PENSHURST » qui est T. par 47°38' N. et 08°19' O. mais est sauvé.
 — Vap.Bri. « GLOCLIFFE » 2211 Tx + T UB.40 dans LYME BAY.
 — Vap.Bri. « BREMA » 1537 Tx + T UC.17 côte E.GB.
 — Vap.Bri. « MONTGARTH » 1928 Tx + T UC.48 N. OUESSANT.
 — Vap.Nor. « YTTEROY » 1112 Tx + T UC.48 près Ile VIERGE.
 — Vap.Fr. « GENERAL DUTEMPLE » 566 Tx + M Bar.275 (UC.65).
 — Vap.Bri. « THERESE MARIE » 1615 Tx + T UC.21 S. BELLE ILE.

20 août : — Arr.UC.51 (EV. Hans WALTER) venant d'HELIGOLAND via Canal de Bristol et Manche.
 — Dep.UC.75 Manche et mer d'IRLANDE, UC.47 Manche et Canal BRISTOL.
 — UC.21 attaqué par avion O. de LOIRE.
 — UC.72 (EV. Ernst VOIGT) + après rencontre avec Q.SHIP « ACTON » pas de survivants.
 — Q.Ship « VALA » 1016 Tx + T UB.40 120' SO. des SCILLIES.

— Vap.Bri. « CLAVERLEY » 3829 Tx + T UB.38 près EDDYSTONE.
 — Vap.Bri. « EDERNIAN » 3588 Tx + T UB.10 devant SOUTHWOLD (ce vapeur avait déjà été miné sur Bar.97 le 30-3-17).
 — UC.48 rencontre Q.Ship « CULLIST ».

21 août : — Ret.UB.18 et UC.16.
 — Vap.Bri. « KORHILDA » 1175 Tx + T UC.17 côte E.GB.

22 août : — UC.4 Bar.276 E. ALDOBOROUGH NAPES.
 — Vap.Nor. « GRO » 2667 Tx + T UC.47.

23 août : — Ret.UC.17 et UB.40.
 — Dep.UC.62 MANCHE O., UB.32 HOOFDEN Jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD.
 — UC.6 Bar.277 E. du TONGHE LS.
 — Vap.Nor. « PEER GYNT » 1444 Tx + T devant côte Cornouaille.
 — Vap.Bri. « BEGASTROOM » 1353 Tx + T devant côte Cornouaille.

24 août : — Ret.UC.21.
 — UB.12 Bar.278 devant GRAVELINES.
 — UC.11 Bar.279 E. SHIPWASH LS.
 — UC.75 Bar.280, 280a et b baie de CARNAVON (Mer d'IRLANDE).

25 août : — Ret.UC.48.
 — Dep.UC.69 MANCHE O.
 — UC.75 Bar.281 et 281a N. ARKLOW LS (Côte E. IRLANDE).
 — UC.14 Bar.282 O. du SMITH KNOLL LS.
 — Vap.Dan. « KERNA » 689 Tx et Nor. « GARM » 725 Tx + T près LYM Bay.
 — Vap.Bri. « CYMRIAN » 1014 Tx + T UC.75 Canal St GEORGES.

26 août : — Dep.UB.03 HOOFDEN.
 — UC.47 Bar. 283 et 283a près BULL HEAD.
 — Vap.Bel. « SERESIA » 2352 Tx T UC.47 mais peut atteindre port.
 — Vap.Bri. « B.H. DWYER » 1770 Tx et un Voi. non identifié de \pm 2000 Tx + T. UB.38 près BARFLEUR.
 — Vap.It. « FELTRE » 6455 Tx + T UB.32 FLAMBOROUGH HEAD.
 — Vap.Nor. « FRIGGA » 1046 Tx + T UB.54 près PORTLAND.
 — Voi.Bri. « CHAEMA » 608 Tx + C. UC.62 S. START POINT.

28 août : — Ret.UB.38, UC.47.

29 août : — Ret.UB.54 avec avarie machine.
 — Vap.Bri. « LYNBURN » 2470 Tx + T et C. UC.75 côte S. IRLANDE.
 — Voi.US. « LAURA CANDERSON » 961 Tx + exp. Baie SEINE.

30 août : — Ret.UB.32.
 — Dep.UB.31 MANCHE, UC.50 MANCHE et ATLANTIQUE S. OUESSANT.

31 août : — UC.69 Bar.284 entre LIZARD et FALMOUTH.
 — UC.6 Bar.285 devant QUEENS CHANNEL.
 — UC.14 Bar.286 dans chenal de guerre N. de SOUTHWOLD.
 — UB.12 Bar.287 NW. GRAVELINES.
 — Vap.Bri. « VERNON » 982 Tx + T UB.30 devant HUMBER.

1 septembre : — Dep.UB.35 entrée O. MANCHE et UC.16 idem.

— UC.11 Bar.288 N. SHIPWASH LS.
 — Vap.Fr. « VERONE » 3342 Tx + T et exp. UC.65 O. OUESSANT.
 — BP.Fr. « KERDURAND » 50 Tx + exp. UC.65.

2 septembre : — UC.50 Bar.289 entre DUNGENESS et ROYAL SOVEREIGN.
 — Vap.Bri. « RYTANHALL » 4203 Tx.

3 septembre : — Ret.UC.75, UC.65.
 — Dep.UC.71 MANCHE et côte O. France jusqu'à LOIRE.
 — UB.35 attaque par Dr.Bri. près Ile de WIGHT sans res.
 — UC.62 Bar.290 devant Boulogne et 290a entre Boulogne et Gris Nez.
 — Vap.Bri. « LA NEGRA » 8312 Tx + T UC.50 S. START POINT.
 — Vap.Bri. « RAGNEHILD » 1495 Tx + T UB.30 devant FLAMBOROUGH HEAD.

4 septembre : — Ret.UB.30.
 — Dep.UC.17 Manche et côte O. FRANCE, UC.77 MANCHE et ATLANT.
 — Vap.Bri. « BISHOPTON » 2513 Tx + T UC.16 Ile de WIGHT.
 — Voi.Fr. « SADI CARNOT » 364 Tx + exp. UC.69 S. Iles SCILLY.

5 septembre : — UC.4 Bar.291 SE ALDOBOROUGH NAPES.
 — UC.16 Bar.292 SE PLYMOUTH.
 — UC.77 Bar.293 devant FECAMP.
 — Tra.Bri. « GROS » 286 Tx + M Bar. 291 (UC.4).
 — Voi.Bri. « THEODOR » 230 Tx, « FLORENCE MISTRATT » 79 Tx, « EMMA » 73 Tx, « FRANCES » 89 Tx + C. et exp. UC.50 Sept ILES.
 — BP.Bel. « JEANNOT » 32 et Bri. « UNITY » 56 Tx + exp. UC. devant LOWESTOFT.

6 septembre : — UC.77 Bar.293a devant LIVERPOOL.
 — UB.12 Bar.294 devant GRAVELINES.
 — UC.17 Bar.295 N. de START POINT.
 — UC.71 Bar.296 N. Ile d'YEU.
 — Vap.Bel. « ELISABETHVILLE » 7017 Tx + T UC.71 près Belle Ile.
 — Vap.Fr. « THISBE » 1091 Tx + T UB.35 entre LANDSEND et LIZARD.
 — Vap.Fr. « ALESIA » 6030 Tx (ex all. RINZ ADALBERT) + T UC.50, ce bâtiment avait déjà été torpillé par UC.69 le même jour, entrée O. MANCHE.
 — BP.Bri. « ROSARY » 35 Tx + exp. UB.10 près LOWESTOFT.

7 septembre : — Ret.UC.6 qui s'était pris dans filets S. de THORNTON BANK.
 — Dep.UC.51 MANCHE, Canal BRISTOL et S. IRLANDE.
 — UC.6 Bar.297 et 297a devant QUEENS CHANNEL.
 — UC.14 Bar.298 devant LOWESTOFT.
 — Vap.Nor. « HAAKON VII » 2175 Tx T UB.35 entre LANDSEND et LIZARD.
 — Voi.Bri. « HINEMOA » 2283 Tx en remorque + UC.16 près Iles SCILLY.
 — Vap.Bri. « SCOTTISH PRINCE » 2897 Tx T UC.47 est sauvé.
 — BP. inconnu + C UC.50 S. OUESSANT.
 — Voi.Fr. « MONT de PIETE » 38 Tx + exp. UC.71 devant LOIRE.
 — UC.71 a ensuite combat avec Voi.Fr. « KLEBERT ».

8 septembre : — Ret.UC.69.
 — Dep.UC.79 MANCHE O. et ATLANTIQUE.

— Vap.Nor. « ASKEAD » 2813 Tx + exp.UC.17 O. OUESSANT.
 — Voi.Bri. « ELISABETH » 49 Tx + exp.UB.31 près START POINT.
 — Voi.Fr. « BLANCHE » 160 Tx « ARMARIQUE » 144 Tx et voi.Rus. « MEETA » + C et exp.UB.35 N. OUESSANT.
 — Voi.Nor. « BESFELD » 2063 Tx + exp.UC.16 près Iles SCILLY.
 — Voi.Bri. « EZEL » 163 Tx et « LAURA » 86 Tx + C et exp.UC.51 N. ANTIFER.

9 septembre : — Dep.UB.18 et UB.38 entrée O. MANCHE.
 — UC.11 Bar.299 S. SHIPWASH LS.
 — Vap.Nor. « PLUTON » 1449 Tx + T UB.31 O. de START POINT.
 — Vap.Bri. « TUSCARORA » 7106 Tx T UC.17 mais entre à FALMOUTH.

10 septembre : — Dep.UB.32 MANCHE et UC.48 MANCHE et côte S. IRLANDE.
 — UC.51 Bar.300 et 300a près PENDEEN, 300b près TREVOR HEAD.
 — Tra.Bri. « LOCH ARB » 225 Tx + M Bar.298 (UC.14).
 — Vap.Bri. « JOANNA » 3459 Tx T UC.77 mais entre à FALMOUTH.
 — Voi.Bri. « WILLIAM » 60 Tx et « ROSY GRAM » 25 Tx + C et exp.UC.51.
 — Vap.Nor. « BIKHOLMEN » 477 Tx + T UC.71 S. Ile de WIGHT.
 — Voi.Bri. « MARY ORR » 91 Tx, « MOSS ROSE » 161 Tx, « MAR SEYMOUR » 150 Tx, « WATER LILY » 111 Tx, « JANE WILLIAM » 197 Tx + C et exp.UC.51 devant côte de CORNOUAILLE.

11 septembre : — UC.4 Bar.301 SE ALDOBOROUGH NAPES.
 — UB.32 (EV. von DITFURTH) + 50°23'N 1°06'O par grenades du MT.Bri.358.
 — Vap.Bri. « LUXEMBOURG » 1417 Tx + M Bar. 300 (UC.51).

12 septembre : — Ret.UB.31.
 — UC.79 Bar.302 et 302a S. OUESSANT baie IROISE.
 — UC.16 s'échoue par brouillard près S. FORELAND mais peut se libérer.

13 septembre : — Ret.UB.35 et UC.16.
 — Dep.UC.21 côte O. FRANCE, UC.63 côte O. FRANCE et N. ESPAGNE.
 — UC.48 Bar.303 près BELLE ILE.

14 septembre : — Dep.UB.40 MANCHE.
 — UC.48 Bar.304 et 304a près LA HORRAINE.
 — Vap.Bri. « ZETA » 2269 Tx + T UC.51 près MINE HEAD.

15 septembre : — Ret.UC.77.
 — Dep.UC.64 côte E.GB jusqu'à FLAMBOUROUGH HEAD.
 — UC.69 Bar.305 près OWERS LV et 305a près NAB LV.
 — Vap.Bri. « SOMMEINA » 3317 Tx + M Bar.284 (UC.69).
 — Vap.Fr. « SAINT JACQUES » 2459 Tx + T UC. 51 Canal BRISTOL.
 — Voi.Bri. « DEPENDENCE » 120 Tx + exp.UB.38 près LIZARD.

17 septembre : — Dep.UB.30 FLAMBOUROUGH HEAD.
 — UC.11 Bar.311 et 311a E d bouée N. SHIPWASH.

— UC.14 Bar.312 près SMITH KNOLL LS.
 — UC.4 ayant interrompu croisière suite avarie moteur, capture 2 Off et mec.Hydr.Fr.D.40. appareil coulé.
 — BP.Bri. « RONALD » et « OUR BAIRNS » 38 + C UC.48.
 — Vap.Fr. « BARACIER » 2542 Tx + T UC.64.

16 septembre : — UC.63 Bar.306 près NEEDLES.
 — UC.6 Bar.307 N. des DOWNS.
 — PB.12 Bar.308 S. des DOWNS.
 — UB.38 rencontre bateau piège Fr. « ANNE ANTOINETTE » Voi.208 Tx entre LIZARD et LANDSEND.
 — Vap.Bri. « SANDSEND » 3814 Tx + T UC.48 entre QUEENSTOWN et CONINGBERG LV.
 — Vap.Nor. « THOMAS KRAY » 3569 Tx T UC.17 mais peut atteindre FALMOUTH.
 — Vap.Nor. « JAETE » 2372 Tx + T UB.18 entrée O. MANCHE.
 — Voi.US. « ANN J. TRAINER » 426 Tx + T UB.32 (probable).
 — Voi.Hol. « EENDRACHT VII » 251 Tx + exp.UC.64.

18 septembre : — Vap.Bri. « CITY of LINCOLN » 5867 Tx T UB.32 (probable) mais seulement avarié.

19 septembre : — Ret.UC.17 UC.51.
 — Vap.Bri. « ETAL MANOR » 1875 Tx + T UC.48.

20 septembre : — Ret.UB.18.
 — Dep.UC.71 FLAMBOUROUGH HEAD.
 — Dep.UC.65 MANCHE et ATLANTIQUE.

21 septembre : — Vap.Fr. « ALINE MONTREUIL » 1624 Tx T + UB.38 près BARFLEUR.
 — Vap.Fr. « KOUANG SI » 6472 Tx T UC.48 remorqué à FALMOUTH.
 — Vap.Dan. « KADAAS » 2343 Tx + T UB.40 LYME BAY.

22 septembre : — Ret.UC.79.
 — Dep.UC.47 MANCHE, côtes CORNOUAILLE et IRLANDE.
 — UC.4 Bar.313 NE SIZEWELL BANK.
 — UC.6 Bar.314 près TONGHE LV. est ensuite pris dans filets N. ELBOW mais parvient à se libérer.
 — UB.31 avarié par bombardement d'OOSTENDE.
 — Vap.Fr. « VILLE DE VALENCIENNE » 1734 Tx + T UC.64 devant côte E. G.B.
 — Vap.Bri. « TRONGATE » 2553 Tx + T UC.71 près FLAMBOUROUGH HEAD.
 — Vap.Nor. « MATTE » 3646 Tx T UC.7 mais sauvé.
 — Vap.Fr. « ITALIA » 627 Tx + exp.UC.63 côte N. ESPAGNE.

23 septembre : — Ret.UB.38.
 — UC.11 Bar.315 près SHIPWASH LS.
 — UB.12 Bar.316 entre GRAVELINES et CALAIS.
 — UC.65 Bar.317, 317a et b près du HAVRE.
 — Cha.Bri. « St DUNSTAN » + M Bar.253 (UC. 21).
 — Vap.Bri. « HORNSUND » 3646 Tx + T UC.71 côte E.G.B.
 — Vap.Bri. « ROSCHILL » 2788 Tx + T UB.40 O. EDDYSTONE.
 — Voi.Bri. « PERSEVERANCE » 118 Tx + C UC.47 entre BOULOGNE et LE HAVRE.

24 septembre : — Ret.UC.48 et UC.64.
 — Dep. UB.35 MANCHE O. et S. OUESSANT, UC. 69 idem et N. ESPAGNE.
 — UC.14 Bar.318 et 318a S. SOUTHWOLD.
 — UC.47 Bar.319 devant CHERBOURG.

— UC.47 canonne Voi.Fr. qui est ensuite coulé par Des.Bri.

— Voi.Fr. « EUROPE » 2839 Tx + C et exp. UC.63 Golf de GASCOGNE.

— Voi.Fr. « PERSEVERANCE » 2873 Tx + C et exp. UC.63 Golf de GASCOGNE.

— Vap.Nor. « LEKA » 1845 Tx + T UC.71 côte E G.B.

— Dri.Bri. « HALSTFEN » 77 Tx + M Bar.299 (UC.11).

25 septembre : — Vap.Bri. « BOYNTON » 2573 Tx + T UC.47 près cap. CARNEVALL.

— Vap.Fr. « DINORAH » 4208 Tx + T et C UC.63 entrée O. MANCHE.

— Tra.Bri. « JAMES SECKAR » 255 Tx + T UC.63 entrée O. MANCHE.

— Tra.Bri. « JAMES SECKAR » 255 Tx + T UC.63 entrée O. MANCHE.

— Voi.US. « VAOLINA » 1337 Tx + C et exp. UC.65 NO. OUESSANT.

— Vap.Bri. « CITY OF SWANSEE » 1375 Tx + T UB.40 LYME BAY.

26 septembre : — Vap.Bri. « ACORN » 97 Tx + C UC.69 entre PORTSMOUTH et LE HAVRE.

8 octobre : — Ret.UB.35, UC.69.

9 octobre : — Vap.Bri. « BOLDOWN » 1370 Tx + M Bar.300b (UC.51).

— Vap.Bri. « MAIN » 715 Tx + C UC.75 N. Mer IRLANDE.

10 octobre : — Dep. UC.48 MANCHE côte Fr. jusqu'à BREST.

— Dep. UC.51 MANCHE canal BRISTOL et côte S. IRLANDE.

— Dep. UC.77 MANCHE jusqu'à FALMOUTH.

— Dep. UC.79 MANCHE et O. MANCHE.

— Dep. de KIEL du UB.58 pour ZEEBRUGGE.

11 octobre : — Dep. UB.38 MANCHE jusqu'à EDDY-STONE.

— Dep. UC.62 MANCHE jusqu'à EDDYSTONE.

— Dep. UC.64 MANCHE et côte CORNOUAILLE.

— Vap. Bri. « VAYCHALTAN » 3758 Tx + T UC.50 près START POINT.

— Vap. Bri. « MIRA » 3700 Tx + M Bar.329a (UC.50).

— Voi. Bri. « JOSHUA » 60 Tx + exp. UB.57 O. Ile de WIGHT.

12 octobre : — UC.77 Bar.330, 331 et 331a entrée MANCHE.

— UB.57 décide de rentrer à cause du mauvais temps persistant.

— Vap. Bri. « PEEBLES » 4284 Tx + T UB.18 côte E. G.B.

— Vap. Bri. « W.M. BARKLEY » 509 Tx + T UC.75 devant DUBLIN.

13 octobre : — UC.62 Bar.332 devant St. ALBANS.

— UC.4 Bar.333 S. ALDOBOROUGH NAPES.

— UC.11 Bar.334 N. SHIPWASH SAND.

— Voi. Sue. « ESMERALDA » 830 Tx, Nor. « BETHEL » 257 Tx + C UB.58 N. DOGGER BANK.

— Vap. Bri. « ESTMERE » 2293 Tx + T UC.75 mer IRLANDE.

14 octobre : — Ret. UB.57.

— Dep. UB.40 MANCHE jusqu'à START POINT.

— UC.51 Bar.335 et 335a NO. Canal de BRISTOL et devant MILFORD HAVEN.

— UC.79 Bar.336, 336a et b près OUESSANT.

— Vap. Nor. « VARBRO » 2356 Tx + T UC.48 côte Fr. O. MANCHE.

15 octobre : — Arr. Zeb. UB.58 (LV. Werner FURBRINGEN).

— UC.62 + date possible.

— Dep. UB.31 MANCHE jusqu'à START POINT.

— Dep. UB.55 MANCHE jusqu'à START POINT.

— Ret. UB.18.

— UC.48 Bar.337 NE de BAS, 337a E. de BAS.

— Vap. Bri. « LEANDER » 2793 Tx T UC.77 mais entre à FALMOUTH.

— Vap. Bri. « HARTBURN » 2367 Tx + M Bar.332 (UC.62).

— Vap. Nor. « HOODE » 1196 Tx et Gre. « CASTRO » 1994 Tx + T UC.48.

— Vap. Bri. « GARTCLYDE » 2124 Tx + T UC.78 près LIZARD.

— BP. Bri. « ACTIVE III » 81 Tx + M Bar.335 (UC.51).

16 octobre : — Dep. UC.47 jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD.

— Dep. UC.64 Bar.338 devant FALMOUTH.

17 octobre : — Dep. UB.54 MANCHE.

— Ret. UC.50.

— UB.55 a des ennuis de machine.

— Vap. Bri. « POLSENA » 4750 Tx + T UC.79 (ce navire avait déjà été torpillé par le U.53) N. OUES-SANT.

18 octobre : — Ret. UB.55 et UC.48.

— Dep. UC.63 Golf de GASCOGNE.

— Dep. UB.57 jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD.

— Tra. Bri. « COMRADES » 63 Tx + M Bar.317 (UC.65).

— Vap. Bri. « STEN » 928 Tx et Nor. « ALTAIR » 1674 Tx + T côte CORNOUAILLE.

— UC.64 est ensuite endommagé en plongée, décide de rentrer.

— UB.54 avarie de machines.

— Vap. Bri. « TOGSTON » 1057 Tx et « CADMUS » 1879 Tx + T UC.47 S. FLAMBOROUGH HEAD.

19 octobre : — Ret. UB.54.

— UC.62 (EV. Hans GALTSEY) + T SM. Bri. E.45 S. Mer du Nord.

— Vap. Bri. « WALKAWA » 5666 Tx + T UB.31 START POINT.

— Vap. Bri. « TECSPPOOL » 4577 Tx T UB.38 devant DARTMOUTH, s'échoue.

— Vap. Bri. « WELLINGTON » 5000 Tx T UB.40 près PORTLAND et peut entrer dans ce port.

— Vap. Bri. « HAZELWOOD » 3120 Tx + M Bar.335 (UC.62).

— Vap. Bri. « BRITANNIA » 765 Tx + T UC.75 E. PORTLAND.

— Mot. Bri. « CULPLEA » 1240 Tx + C et exp. UC.79 O. OUESSANT.

— Voi. Bri. « ELDRO » 227 Tx + C et exp. UC.77.

20 octobre : — Ret. UC.75 et UC.77.

— UC.4 Bar.340 Bouée N. ALDOBOROUGH NAPES.

— UC.11 Bar.341 E. Shipwash.

— Vap. Nor. « RITEBAL » 1714 Tx et « LEANDER » 2965 Tx T + UB.57.

— Tra. Bri. « VITALITY » 262 Tx + M Bar.340 (UC.4).

— Vap. Bri. « ALGRAVE » 1274 Tx + T UB.38 LYME BAY.

— Vap. Bri. « COLORADO » 7165 Tx + T UB.31 START POINT.

21 octobre : — Dep.UC.17 MANCHE, canal BRISTOL et S. IRLANDE.
— UB.12 Bar.342 N. DUINKERKE.
— Voi.Bri. « TOM RAPER » 120 Tx + C et exp. UC.79 START POINT.

22 octobre : — Ret.UC.47 et UC.64.
— Dep.UC.65 MANCHE et UC.69 MANCHE.
— UC.69 Bar.343 GRIS NEZ et 343a devant BOULOGNE.
— Vap.Dan. « ROVILIS » 2346 Tx + T UB.57 Ile de WIGHT.

23 octobre : — Ret.UC.79.
— UC.65 Bar.344 devant LE HAVRE.
— Vap.Bri. « LEPANDA » 6389 Tx T UB.31 START POINT rentre port.
— Vap.Bri. « TREDEGAR HOLT » 3764 Tx et « SET-STAN » 4238 Tx + T UB.57 S. FLAMBOROUGH HEAD.
— UC.16 (EV. S. REIMARUS) + Des.Bri. « MELAMPUS » Manche.

24 octobre : — Ret.UB.38, UB.57.
— Vap.It. « GALLIA » 2738 Tx + T UB.40 LYME BAY.
— Vap.Dan. « UTSSBORG » 2040 Tx + T UC.63 côte O. FRANCE.

25 octobre : — Ret.UB.30.
— Vap.Bri. « GEFTON » 1123 Tx + T UB.40 entre PORTLAND et Ile de WIGHT.
— Vap.Bri. « MEARSIDE » 3500 Tx + M Bar.341 (UC.11).
— Vap.It. « MADDALENA » 2601 Tx + M Bar.325 (UC.51).

26 octobre : — Ret.UC.51.
— UC.17 Bar.345 PEMBEAN POINT.
— Corps de EV. VECAWAEGOVSKI off de quart du UC.16 jeté à la côte hollandaise devant Nordwijk.

27 octobre : — Dep.UB.18 jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD, UB.55 MANCHE O., UC.71 côte O. FRANCE.
— UC.17 Bar.346 près TREVOR HEAD.

28 octobre : — Dep.UC.75 mer d'IRLANDE, UB.35 SCARBOROUGH et WYTBY.
— UC.11 Bar.347 NO.SHIPWASH LV.
— Vap.Bri. « REDESMERE » 2123 Tx + T UB.40 entre Portsmouth et Ile de WIGHT.
— Vap.Bri. « BARON GARLOCH » 1831 Tx + T UC.63 S. Ile de WIGHT.

29 octobre : — Vap.Fr. « MARNE » 979 Tx + C UC.63 MANCHE.

30 octobre : — Ret.UB.40.
— UC.4 Bar.348 SE SOUTHWOLD.

31 octobre : — UC.71 Bar.349 et 349a devant LOIRE.
— UB.18 rencontre Q.Ship « DARGLE » E. FLAMBOROUGH HEAD.
— Vap.Bri. « PHARE » 1282 Tx + T UB.35 près SCARBOROUGH.
— Vap.Bri. « NORTH SEA » 1711 Tx + T UC.65 près BRAWIE POINT.
— Vap.Bri. « ESTRELLANO » 1161 Tx + T UC.71 S. BELLE ILE.

1 novembre : — UC.63 (EV. von HEYDEBRECK) + T SM.Bri.E.52 51°21'N 2°E qui repêche seul un survivant.
— UB.35 combat avec groupe de Tra.Bri.

2 novembre : — UB.12 Bar.350 devant CALAIS.
— UC.75 Bar.351 près COBLING LV., 351a devant DUBLIN, 351b et c entrée N. HOLYHEAD.
— Vap.Bri. « JESSIE » 332 Tx et Sue. « BUR » 1942 Tx + T UB.35 près FLAMBOROUGH HEAD.
— Vap.Bri. « CAPE FINISTERE » 4380 Tx + T UC.17 près LIZARD.
— Vap.Bri. « VRANKSOME HALL » 4262 Tx T mais sauvé.
— Vap.Bri. « FARRATINE » 1226 Tx + T UC.69 NO. OUESSANT.

3 novembre : — UC.65 (LV. LAFRENZ) + T SM.Bri. C.15 S. BEACHY HEAD. UC.65 en surface. Off. Quart et 2 hommes sauvés.
— Vap.Bri. « ATLANTIAN » 9399 Tx T UC.75 S. Ile de MAN, mais sauvé.

4 novembre : — Dep.UB.58 ATLANTIQUE.
— UC.75 Bar.352, 352a et b N. Ile de MAN.
— Vap.Bri. « PORT VICTOR » 7280 Tx T UC.69 est sauvé.
— Vap.Fr. « SKA 3 » 1663 Tx + T UB.30 devant FLAMBOROUGH HEAD.
— UC.70 avarié fait lentement route vers ZEEBRUGGE.

27 septembre : — Dep.UC.6 KENTISH KNOCK.
— UC.6 (EV. REICHENBACH) + M près KENTISH KNOCK.
— U.70.
— UB.35 combat avec Voi.Fr. « COLBERT » 385 Tx devant PORTLAND.

28 septembre : — Ret.UB.40.
— Arr.U.70 avec avarie.
— UC.47 rencontre Q.SHIP « CULLIST » 1030 Tx.
— Vap.Bri. « WILLIAM MIDDLETON » 2543 + M Bar.251 (UC.75).

29 septembre : — Ret.UC.63.
— Vap.Bri. « KIDOMAN » 2118 Tx + T UB.35 près LANDSEND.

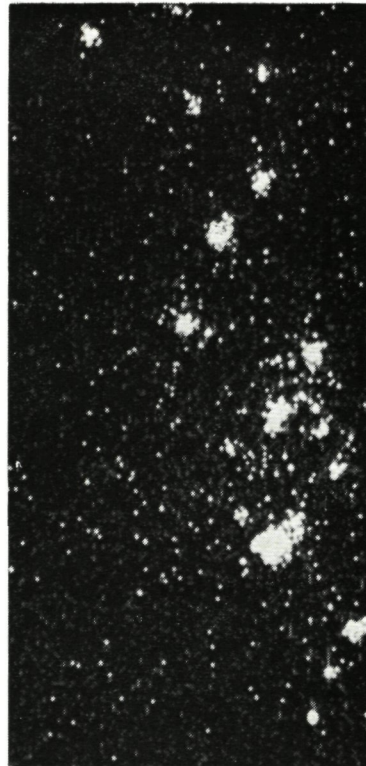
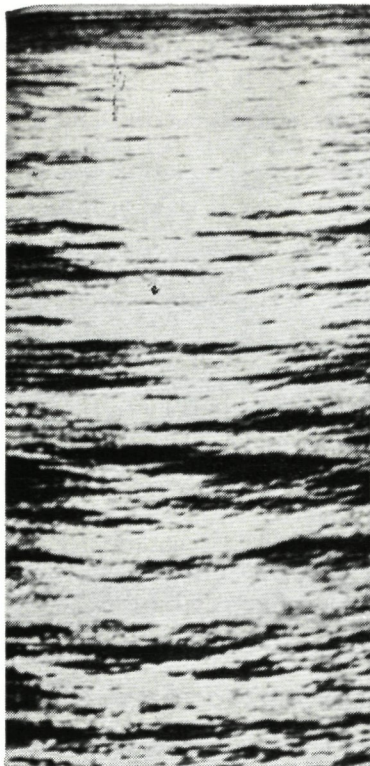
30 septembre : — Dep.UC.75 MANCHE et MER IRLANDE.
— Voi.Por. « MARIA ALICE » 150 Tx + UC.21 Golf GASCOGNE.

1 octobre : — Dep.UC.14 entrée TAMISE.
— UC.4 Bar.320 E. ALDOBOROUGH NAPES.

2 octobre : — Dep.UC.16 BOULOGNE.
— UC.11 Bar.321 et 322 E. et S. SHIPWASH LS.
— UC.14 Bar.323 devant STANFORD CHANNEL.
— UC.16 Bar.324 devant BOULOGNE.
— BP.Bri. « WILLING BOYS » 51 Tx + M Bar.282 (UC.14).

3 octobre : — UC.14 (EV. Res. JEDDESEN) + M devant ZEEBRUGGE.
— UC.21 + disparu sans trace.
— Vap.Bri. « MEMLING » 7307 Tx + T UC.21 près BREST.
— UC.69 Bar.325 et 325a devant GIRONDE.
— Vap.It. « TASMANIA » 3662 Tx + T UC.65 près START POINT.
— Voi.US. « ANN F. CONRON » 591 Tx attaqué par UC.47 sans suite.

(à suivre)



Ik zie, ik zie, wat jij niet ziet.

SAAN

De apparatuur van Signaal maakt dingen zichtbaar, die met het blote oog niet waar te nemen zijn: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet. Dat lijkt op een kinderspelletje, maar is het niet.

Vliegtuigen, meer dan tien kilometer hoog in de stratosfeer. Sterren, ontelbare lichtjaren ver weg. Schepen, ver achter de horizon. Onderzeeërs, die zich proberen te verschuilen in de diepte. Of raketten, die op boomtophoogte hun doel proberen te bereiken.

Signaal's waarschuwings- en geleidingssystemen dragen op allerlei manieren bij aan de veiligheid van de wereld. Op een steeds hoger niveau. Want Signaal zit niet stil.

Als in 1982 de IRAS satelliet allerlei interessante gegevens naar de aarde seint, is dat mogelijk geworden door de computeren communicatiesystemen van Signaal.

Als een schip of vliegtuig behouden aankomt, heeft Signaal daar waarschijnlijk een steentje aan

bijgedragen. En als mensen met boze bedoelingen zich laten ontmoedigen door een effectief verdedigingssysteem, dan zou dat systeem best eens van Signaal kunnen zijn.

Dat maken we allemaal toch maar, in Nederland.



SIGNAAL

Hollandse Signaalapparaten B.V.
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.
Tel. 074 - 48 81 11 - telex 44310
Radar, gevechtinformatie, besturings- en communicatiesystemen.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

WEST-VLAANDEREN

Jaarverslag 1981

Andermaal vruchtbaar voor de Westvlaamse afdeling van de Vereniging der RO-ZM. Ondanks het niet meer toekennen van marsbevelen voor informatieve RO-activiteiten werd het nationaal kongres ingericht door onze kring een succes. Ruim 200 RO en sympathizanten woonden inderdaad de dansavond bij. Hier volgt een kort overzicht van de gehouden activiteiten in de loop van 1981:

1. Deelname aan Militaire Marsen

De Westvlaamse kring van reserveofficieren Zeemacht was vertegenwoordigd op volgende militaire marsen: Mars van de Rijkswacht op 01 mei (30 km), Mars van Vielsalm op 24-27 juni (128 km), Mars van Diekirch op 30-31 mei (40 km), Mars van de IJzer op 20-23 augustus (125 km) en Canadese Bevrijdingsmars van 01 november (33 km).

2. Internationale Schietcompetitie van Duinkerken

Op 20 en 21 juni nam de Westvlaamse schuttersploeg deel aan de Internationale Schietcompetitie van Duinkerken ingericht door de lokale kring van RO. De uitslag was buiten alle verwachtingen. In de categorie «combiné» voor reserveofficieren haalde onze kring de 4de plaats op een totaal van 18 deelnemende ploegen. De damescompetitie met karabinen werd door West-Vlaanderen met brio behaald.

3. Nationaal kongres der RO-ZM

Ingericht op zaterdag 13 juni door de Westvlaamse kring stonden volgende punten op het programma: tocht op zee a/b van de eenheden Squad 219, lunch in de Oostendse Marinekazerne, statutaire vergadering voor RO en bezoek a/d Mercator voor dames, receptie in het Stadhuis, rijsttafel en Navy-Bal in de officierenmess van de Bootsman Jonsenkazerne. Een recordopkomst voor de avond: ruim 200 RO en sympathizanten.

4. Representatie

Nationale Feestdag, Dag van de Zeemacht, bevelsoverdracht Comopsnav en Comlognav, en andere militaire plechtigheden werden bijgewoond door een afgevaardigde van de afdeling West-Vlaanderen.

5. Dansavond met rijsttafel

De reeks activiteiten van het jaar 1981 werd op vrijdagavond 27 november besloten met een dansavond en winterbal ingericht in de officierenmess van de Oostendse Marinekazerne. Als naar gewoonte kwamen RO en sympathizanten in groot getal op en verliep de avond in een vrij gemoedelijke sfeer. «West-Vlaanderen» hield in 1981 beslist de wind in de zeilen.

Naamlijst Bestuur vereniging RO/ZM afdeling West-Vlaanderen

Voorzitter: FKP(R) ROGIE H.P.,
Bortierplein 16, 8470 De Panne
Tel. 058 / 41 35 85

Vice-Voorzitter: 1LZ(R) DECOSTER C.,
Toekomststraat 21, 8380 Brugge 3
Tel. 050 / 35 38 42

Sekretaris N1: LTZ(R) BILLIET A.,
Beversesteenweg 255A, 8800 Roeselare
Tel. 051 / 21 10 33

Rekrutering N2: 1LZ(R) LINGIER E.,
Vanderstichelenstraat 116, 8400 Oostende

Aktiviteiten N3: 2VZ(R) SOETE L.,
Verenigde Natieslaan 3, 8400 Oostende
Tel. 059 / 70 34 54

Penningmeester N4: LTZ(R) HARTEEL J.,
Demolderlaan 13, 8470 De Panne
Tel. 058 / 41 28 08

Public-Relations N5:
voorzlopig waargenomen door N1 LTZ(R) BILLIET A.

Leden:

KVK(R) VYNCKE W., Nijverheidstraat 26,
8400 Oostende - Tel. 059 / 70 89 17

1 LZ(R) PENNE O., Albert I laan, 8450 Nieuwpoort
Tel. 058 / 23 30 28

LTZ(R) RAVYSE F., Hoopstraat 3, 8400 Oostende
Tel. 059 / 70 04 71

2VZ(R) VYNCKE L., Statiestraat 80, 8698 Passendale-Zonnebeke

ZILVEREN JUBILEUM KRING RESERVEOFFICIEREN BRUGGE OOST-VLAANDEREN

Voordracht gegeven op de viering van het Zilveren Jubileum van de Kring der Reserveofficieren Brugge op 10 november 1981.

DE VREEDZAME COEXISTENTIE TUSSEN HET GEZIN, HET BEROEP EN HET LEGER

In het begin was er het gezin. Hierin groeide ik op in deugd en wijsheid. Langzamerhand nam de opleiding tot een beroep meer tijd in beslag tot er plots een brutale breuk kwam: de legerdienst. Onvoorzien was de dienstplicht nu ook niet: jaren uitgesteld om studieredenen, het klein kasteeltje, Everberg. Dit alles kreeg slechts juist de nodige aandacht, opgeslorpt dat ik was met het voltooiën van mijn universitaire studies.

Een examiner in Everberg vroeg mij waarom ik KRO wilde worden en waarom ik de Zeemacht had gekozen. Ik ga hier niet vertellen wat ik hem toen allemaal wijsgemaakt heb, maar het bewijs is er, mijn argumenten bleken voldoende te zijn. Op 1 oktober 1965 stond ik op het paradeplein van het Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis. Na drie maanden militaire opleiding kreeg ik mijn mutatie aan boord van de MSC «Mechelen» als verantwoordelijke van het laboratorium voor oceanografisch onderzoek.

Een vol jaar op een schip leven laat zijn stempel diep ingedrukt: tevreden zijn met weinig ruimte en konfort, vreedzaam samenleven met uiteenlopende karakters en temperamenten, zich plooiën aan een strenge discipline, weerstaan aan vermoeidheid door wachtlopen en misselijkheid bij storm. Het was een harde school die mijn wil heeft gesterkt, mijn menselijk contact heeft versoepeld, mijn uithoudingsvermogen heeft vergroot, mijn organisatiegeest heeft verscherpt: allemaal troeven voor het verdere leven. Achteraf gezien was het een fantastische tijd met intense belevenissen en onvergetelijke reisherinneringen. Op kerstavond 1966 ging ik met onbepaald verlof als RO.

Het opbouwen van een beroep kreeg prioriteit: ik werd aangeworven door de N.V. Glaverbel, vestiging Zeebrugge, waar ik nog altijd tewerkgesteld ben. Daarna trad ik in het huwelijk en met de jaren werd het gezin opgevrolijkt door de kreten van drie flinke kinderen.

Het leger was ondertussen dode letter, tot op een dag een vriend RO mij vroeg deel te nemen aan een schietcompetitie. Ik dacht dat hij gekscheerde: sinds jaren had ik geen wapen meer in de handen genomen. Maar neen, hij overtuigde mij. Ik zwijg liever over de bepaalde punten, maar ik ontdekte opnieuw het leger, en ander leger dat zo sympatiek overkwam, dat ik me aansloot bij de Kring der RO van Brugge. Onbekend is onbemind. Zo was het zeker met het leger. Bij de RO kreeg ik de gelegenheid om dit schrikwekkend leger van naderbij te leren kennen. Door maandelijks schietavonden leerde ik met wapens omgaan. Zij bleven niet langer enkel maar moordwapens, wel een middel om mijn geest te concentreren, om mijn bewegingen te beheersen, om het doelwit te bereiken. Nu behoor ik tot de beste schutters van de Kring. Ik maakte nieuwe relaties zowel binnen als buiten de Kring door deel te nemen aan nationale oefeningen. Niet alleen mijn fysiek verbeterde maar vooral mijn militaire kennis. Ik ontdekte andere wapeneenheden. Zo kreeg ik als zeeman de gelegenheid om in een Leopardtank over de velden te razen, om met een helicopter op verkenning te gaan, om dynamiet te gebruiken, om pantservoertuigen te vernietigen, om mij te beschermen tegen nucleaire, biologische en chemische invloeden... eigenlijk teveel om op te sommen.

Hiermede kreeg het leger een nieuwe dimensie en ik was bewust dat ik ervan deel uitmaakte. Met die veelzijdige ervaring, aangevuld met mijn beroeps-kennis, ben ik nu overtuigd dat ik ook nuttig kan zijn bij de eventuele verdediging van ons grondgebied. Om mijn paraatheid nog te verbeteren, maak ik tijd voor bevorderingsprestaties. Zo heb ik nu mijn taal-examen voor KVK afgelegd en ga binnenkort mijn militaire vervolmaking beginnen.

Tijd vrijmaken gaat niet altijd zonder problemen, want ondertussen worden mijn verantwoordelijken in het beroepsleven ook steeds belangrijker. Indien sommige burgers ook denken dat ik maar soldaatje speel op kosten van de belastingsplichtige, dan wordt mijn inzet nog met een zekere argwaan bekeken. Tenslotte door het feit dat de echtgenote er weinig of nooit bij betrokken wordt, kon mijn afwezigheid overkomen als een gerechtvaardigde ontsnapping uit het huwelijk.

Hoe kan een R.O. nu zijn familiaal leven verzoenen met al deze activiteiten en verplichtingen? De indruk van verwaarlozing kan verzacht worden indien de echtgenote en ook de kinderen de redenen van mijn engagement kunnen begrijpen en toetreden en dat hangt nauw samen met mijn eigen overtuiging en idealisme. Het leger is voor mijn gezin niet een onafwendbaar kwaad. Het is een vrije aanvaarde verplichting, noodzakelijk om onze toekomst veilig te stellen, om onze levengende liefde te vrijwaren van vernieling, om samen met anderen in vrede te bouwen aan een aangenamer en zinvoller leven.

Is deze opdracht soms te moeilijk voor RESERVE OFFICIEREN?

C. DE COSTER
LTZ (R)

OOST-VLAANDEREN

Door de nieuwe taakverdeling in ons lokaal bestuur is het verslag van onze regionale activiteiten een beetje in de vergeethoek geraakt. Om aan te sluiten bij ons laatste verslag (Neptunus 5/jaargang 28), moeten we even terug tot september 1980.

24 sept. 80: Routinebezoek van de Engelse destroyer CARDIFF te Gent. De ontvangst die onze RO vanwege Capt. B.N. en zijn bemanning hebben genoten, zal nog lang een goede herinnering blijven. Verb. Off. VTZ(r) K. Vanderbeken.

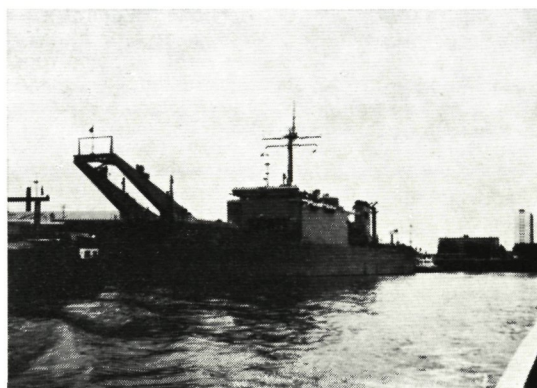


Foto 1

16 okt 80: USS BOULDER (foto 1), een tank-landing-schip (8450 t - 172 m) legt aan te Gent. Onze RO maken kennis met dit speciale schip. Commandant: Cdr. M.A. Murray. Verb. Off: I LZ(r) Y. Quintelier.

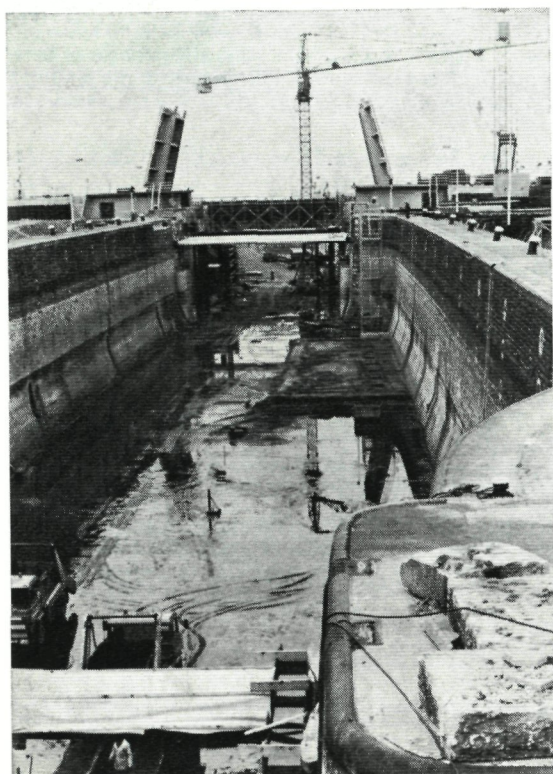


Foto 2

18 okt 80 : Boottocht naar Terneuzen met stadsjacht Artevelde. Geleid bezoek aan verkeersstoren en oude Middensluis in renovatie (foto 2). Het weer was echter een tegenvaller, buffet en sfeer aan boord daar-entegen uitstekend !

15 nov 80 : Traditiegetrouw neemt een afvaardiging van onze afdeling deel aan het Te Deum in St.-Baafskathedraal.

9 dec. 80 : Als laatste van een groot aantal vreemde oorlogsschepen, meert het Franse oceanografisch vaartuig NARVIK af te Gent. Cdt : CPF Blanc. Verb. Off : 2 EV(r) Charlier.

15 feb. 80 : Routine aanleggen van het Franse patrouillevaartuig PERTUISANE. Cdt : LDV Montillet Verb. Off : 1 LZ(r) H. Vandiest.

26 feb 80 : Tweejaarlijkse algemene vergadering RO. ZM-O.VI.

Verslag van de voorzitter. Verslag penningmeester en kaskommissaris. (terloops : de toestand van onze kas vertoont nog een zeer klein credit)

Opstellen van activiteiten 81/82. Verkiezing nieuw bestuur :

Voorzitter : VTZ(r) J. De Decker (diensten) Steendam 57, Gent, tel. : 25.03.41.

Onder-Voorzitter : LTZ(r) Y. Böting (techniek) Markt 59, 9900 Eeklo, tel. : 77.10.92.

Secretaris : VTZ(r) K. Teerlinck (marine inf.) Coupure 575, Gent, tel. : 23.84.74.

Penningmeester : 1 LZ(r) E. De Deyne (dek) Oude Bareel 60, 9040 Oostakker, tel. : 28.33.37.

Publ. Rel. Verantw. Verb. Off : 1 LZ(r) H. Vandiest (diensten/NCS) Patrijzenstraat 37, 9050 Evergem, tel. : 53.92.75.

Activiteiten : KVK(r) H. Lambrechts (dek) R. Clausstraat 25, 9040 Oostakker, tel. : 51.23.70.

Raadsleden : KVK(r) Y. Quintelier (verbindingen), Roosbroekslag 25, 9110 St.-Amandsberg, tel. : 28.33.87.

VTZ(r) P. Poelman (techniek) Pachtgoedreef 15, 9810 Drongen, tel. : 27.36.57.

Bij wederoproeping kunnen onze leden de bestuursleden contacteren, (zie specialiteit) om nadere informatie of ervaringen uit te wisselen.

9 mei 81 : Daguitstap met autocar naar Duinkerken. In samenwerking met onze Gentse en Duinkerke loodsen werd een uitstekend programma opgesteld. Havenbezoek met vedette, stadsbezoek, uiteenzetting in het stadsmuseum door J. Messiaen (Duinkerke loods en res CPC) over «La Marine à Dunkerque en mai-juin 40» stonden op het programma.

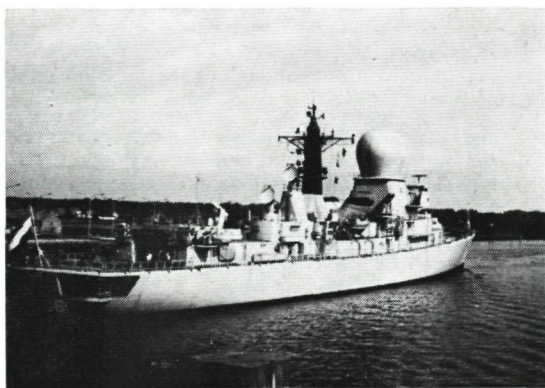


Foto 3

's Middags officiële ontvangst op het stadhuis. De dag werd afgesloten met een gastronomisch diner in het Europ Hotel (Foto 3). Menu : Ballotine de Volaille au Foie Gras Frais / Fillet de Turbotin au Petits Légumes / Jambon des Alpes Sauce Porto / Plateau de Fromage / Dijonnaise en Moka. Dit alles met de nodige Muscadet en Bordeaux. Les absents ont eu tort !

25 mei 81 : Stanaforlant brengt een niet-officieel bezoek aan Gent. Het Navo smaldeel dat een vijftal jaren gelden eveneens naar Gent kwam bestond th ns uit de volgede fregatten : DE RUYTER (Ned) - ARROW (Eg.) - ASSINIBOINE (Can.) - BRAUN-SCHWEIG en KOLN (Germ.) - WESTHINDER (Belg.) - STAVANGER (Norw.) en de Amerikaanse destroyer C.V. RICKETTSS (foto 4-5).

Foto 4



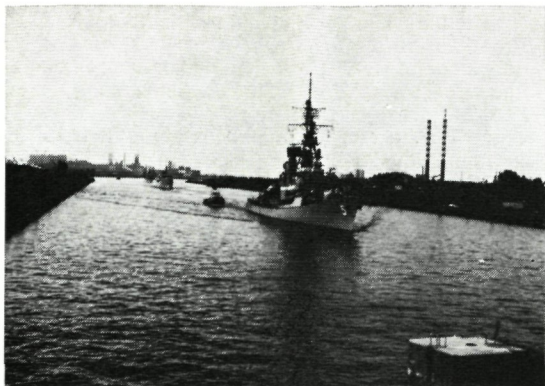


Foto 5

Verb. Off : 1 LZ(r) H. Vandiest - LTZ(r) M. Biebuyck - VTZ(r) K. Teerlinck - 2VZ(r) Van Slambroeck. Samen met de Kring RO-Gent (intermachten), werd een bezoek gebracht aan de Assiniboine en de Westhinder.

17 juli 81 : De Wandelaar werd opnieuw door Gent uitgenodigd. WANDELAAR die toch een speciale plaats inneemt bij de Gentenaars, vermits verleden jaar Gent het peterschap over de F912 heeft aanvaard (foto 6).



Foto 6

Een verzoek vanwege onze afdeling kon dit jaar ingewilligd worden, zodanig dat een achttiental RO de reis Gent - Zeebrugge konden meemaken. Veel van onze telefonische oproepen naar onze leden bleven onbeantwoord, de verlofperiode zal hier wel voor iets tussen zitten ! De rondleiding en de uiteenzetting maar vooral de vriendelijkheid vanwege de bemanning hebben ons deugd gedaan. Commandant Vanderstraeten en bemanning van F912, hartelijk dank.

24 aug. 81 : Gent wordt een welbekende haven onder de laatste nog in de vaart zijnde zeilschepen. Thans was het beurt aan het opleidingsschip van de Kriegsmarine GORCH FOCK. Bevelvoerder : KTZ Wind. Verb. Off : 1 LZ(r) E. De Deyne.

Onze leden hebben deze prachtige driemaster kunnen bezoeken.

10 nov. 81 : Film- en diavoorzucht over de levensloop en in het bijzonder de opleidingsperiodes bij het Nederlandse eskader en Stanavforlant van de

911 Westdiep, gegeven door FKP(SBH) C. Jacobs.

Enkele belangrijke punten kwamen tijdens deze voordracht tot uiting. Namelijk de intensieve oefenprogramma's en de grote solidariteit die er heerst onder de verscheidene partners van het Nato-eskader.

Verder konden aanwezigen vaststellen dat onze Zee-macht die reeds een goede faam heeft op gebied van mijnenbestrijding, de moeilijke aanvangsphase van de «fregattenperiode» met succes doorstaan heeft. De individuele opleidingen plus de trainingsperiode in het Nederlands eskader speelden hierbij een uitermate belangrijke rol.

De diabeelden van in formatie varende fregatten werden regelmatig afgewisseld met beelden uit de machinekamer, cic, commandobrug e.a., waaruit duidelijk bleek dat een fregat slechts optimaal kan opereren als elke cel, elk departement de haar toegewezen taak secuur vervult.

Onze lokale voorzitter VTZ(r) J. De Decker kon op het laatste ogenblik onmogelijk aanwezig zijn op deze voordracht. Het was dan KVK(r) H. Lambrechts die het dankwoord uitsprak en een prachtige gravure van het Gravenkasteel, in naam van onze afdeling aan commandant C. Jacobs mocht overhandigen. Het was voor de Oostvlaamse afdeling eveneens een genoeg een geschenk aan KMT Dierincq te mogen overhandigen voor het feilloos inlassen van de diabeelden.

Namens het bestuur : KVK(r) H. Lambrechts.

Zeilschoolschip « GORCH FOCK II » te Gent

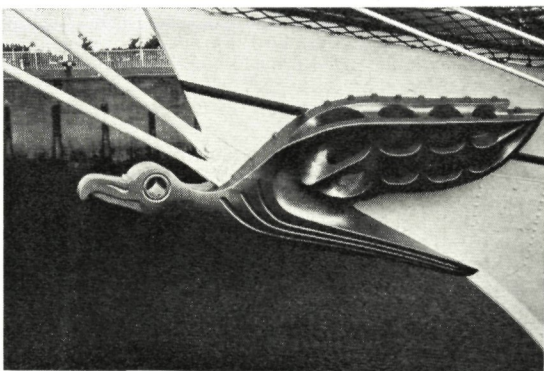
door Eric De Deyne

Luitenant ter Zee 1e Klas (r)

Toen ik deze windjammer in september '79 toevallig voor het eerst zag in Oostende had ik niet het flauwste vermoeden dat ik amper 2 jaar later verbindingsofficier zou zijn op dit prachtig schip.

Als fervent liefhebber van oude zeilschepen dacht ik steeds terug aan deze ranke drie-master. Haar prachtig silhouet, haar egaal-witte romp en haar sierlijke boeg uitlopend in een gestyleerde gouden zeemeeuw (foto 1), zijn me steeds bijgebleven. Eveneens de naam van haar Commandant : H.H. WIND ; hoe kan het anders !

Foto 1



Op maandag 24 augustus 1981 zag ik «haar» dan eindelijk terug, 't was een prachtige zomermorgen, haar versgeschilderde witte romp spiegelde zich in het rimpelloze water van de westerschelde. Heel langzaam, statig naderde ze de sluis van Terneuzen, ook al was ze niet meer onder zeil, toch getuigde ze van een intense schoonheid.

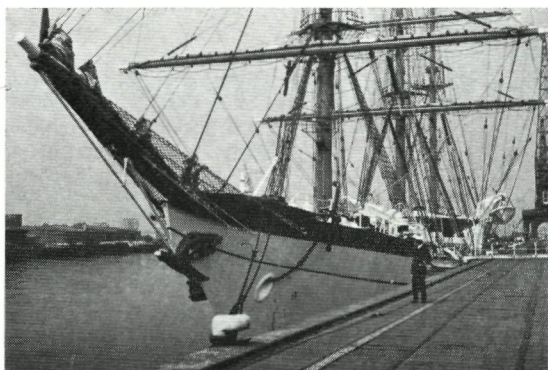
De Duitse Consul-Generaal, de Militaire attaché, de 2 Belgische verbindingsofficieren, benevens enkele mensen van de pers, werden door Commandant H.H. Wind verwelkomd aan boord en zouden de tocht Terneuzen-Gent meemaken. Om 10.00 u. verlieten we de sluis en onder een wolkenloze hemel werd de tocht naar Gent aangevat (foto 2).



Foto 2

Het «niet-officieel» aanleggen van de «GORCH FOCK II» te Gent (foto 3) van 24 tot 29 augustus 1981 viel in het kader van een opleidingskruisvaart voor kandidaat onder-officieren die op 29 juni '81 begon in Kiel en waarbij verschillende havens zoals Malaga, Livorno, Tunis en Gent werden aangedaan, om tenslotte op 3 september '81 terug aan te leggen in de thuishaven Kiel.

Foto 3



Jaarlijks worden drie kruisvaarten gemaakt. De kleinere reizen gaan meestal naar havens aan de Noordzee, de grote tochten naar de Atlantische Oceaan. Het zeilschoolschip A 60 «GORCH FOCK II» evenals het schoolschip A 59 «DEUTSCHLAND» dienen samen tot de opleiding van kandidaat officieren en onderofficieren der Bondsrepubliek Duitsland. Beide schoolschepen staan onder het commando van de Commandant der Marineschool Mürwik.

Geschiedenis der Duitse Schoolschepen.

Nadat de «Deutsche Kriegsmarine» haar school-schip NIOBE in juli 1932 tijdens een zware storm in de Fehmarn-Belt had verloren was de bouw van een volgend schoolschip een werkelijke noodzaak. Zo ontstond de «GORCH FOCK» als type-schip van de «Bundesmarine».

Het zeilschoolschip «GORCH FOCK» werd genoemd naar de marinedicter Johann Kinau die schreef onder het pseudoniem «GORCH FOCK». Johann Kinau op 22.08.1880 in Finkenwerder bij Hamburg geboren als zoon van een hoogzevisser, is op 31.05.1916 gesneuveld in het Shagerrak aan boord van de kruiser «Wiesbaden».

De «GORCH FOCK» als type-schip werd met dezelfde afmetingen nog éénmaal gebouwd (Blohm & Voss / Hamburg), nl. voor Roemenië en kreeg de naam «MIRCEA» (1938). Volgende schepen van het «GORCH FOCK» type waren: de huidige EAGLE - ex HORST WESSEL (1936) de SAGRESS II - ex Albert Leo Schlageter (1938) en de GORCH FOCK II (1958), alhoewel deze schepen alle bij Blohm & Voss (Hamburg) werden gebouwd, vertonen deze in constructie en details een volledige overeenkomst met het type-schip «GORCH-FOCK» doch zijn alle ongeveer 10 meter langer.

Na de tweede wereldoorlog (1945) bracht men de «GORCH-FOCK» in de Oostzee tot zinken. In 1948 werd ze door de Sovjet-unie geborgen en volledig hersteld (1951) om vervolgens het schoolschip te worden van de Russische Marine onder de naam «TOWARISCHTSCH II».

De «GORCH FOCK II» is het tweede zeilschoolschip van de «Deutsche Bundesmarine» die deze naam draagt en is als 3-mast bark getakeld.

Met het tragische verlies van het (koopvaardij) zeilschoolschip «PAMIR» (21 sept. 1957) nog fris in het geheugen werd bij het ontwerpen van de «GORCH FOCK II» de grootst mogelijke veiligheid als eerste vereiste gesteld. Het schip werd dan ook gebouwd volgens de hoogste klassificering van Lloyd.

Benevens eerdergenoemde veiligheidsnormen werd tevens nog gebruik gemaakt van de ervaring opgedaan met de drie zeilschoolschepen van de vroegere «Kriegsmarine», te weten: «GORCH FOCK» - «ALBERT LEO SCHLAGETER» en de «HORST WESSEL».

Al deze schepen werden omzeggens volgens dezelfde plannen gebouwd, enkel in de afmetingen zijn er geringe verschillen.

Karakteristieken + technische gegevens van de bezoekende eenheid

1. Naam en rompnummer :
GORCH FOCK - A60
- Nationaliteit :
Bondsrepubliek Duitsland
- Scheepsklasse :
Opleidingsschip
«Horst Wessel» klas
- Bouwwerf :
Blohm & Voss / Hamburg
- In de vaart :
23 augustus 1958

Meter :

Uschi Kinau, nicht van de dichter
« GORCH FOCK »

Thuishaven :
Kiel

2. Commandant :

Kapitein ter Zee
H.H. Wind (04 / 78)

3. Bemanning :

— officieren :	12	
— Keur-onderofficieren :		12
— onderofficieren :		28
— matrozen :		24
— leerling off. of onder off. tot.	180	

4. Technische gegevens :

a. waterverplaatsing	
— standaard :	1760 ton
— volgeladen :	1860 ton
b. afmetingen	
— lengte o.a. :	89.40 m.
— lengte zonder boegspriet	81.30 m.
— breedte :	12.00 m.
— diepgang :	5.20 m.
— hoogste grote mast, boven constructiewaterlijn :	45.50 m.
— grootste ra-lengte :	24.00 m.
— zeiloppervlakte :	1.953.00 m ²
— hoogste snelheid (onder zeil)	16 km.
c. Machines	
— voortstuwing : M.A.N. diesel 800 pk.	
— snelheid : onder motor : 10 km.	

Op zaterdag 29 augustus was het bezoek van de « GORCH FOCK » aan Gent ten einde. Om 10.00 uur, onder ruime publieke belangstelling werden de trossen losgegooid en onder een stralende zomerzon werd de tocht Gent-Terneuzen aangevat. Onderweg werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog enkele afscheidsfoto's te nemen (foto 4). In de sluizen gingen we handenschuddend van boord.



Foto 4

Voor de « GORCH FOCK » was de laatste etappe van deze opleidingskruisvaart aangebroken, vanaf nu ging het huiswaarts ; op 3 september zou ze aanleggen in Kiel.



**Le Capitaine de
Frégate (R)
Léon Garnier
n'est plus**

C'est avec stupéfaction que la rédaction a appris le décès inopiné du Capitaine de Frégate (R) L. Garnier. Volontaire à la Royal Navy Belgium Section, il a quitté la Force Navale en 1949.

Il fut promu Capitaine de Frégate dans la réserve. La Force Navale lui tint fort à cœur et les rappels qu'il y fit furent multiples. Le rôle qu'il a joué dans les quinzaines Force Navale a certainement contribué à la renommée de la Force Navale. Le Capitaine de Frégate Léon Garnier était un charmant garçon ayant d'innombrables amis. A Ostende, nombreux seront ceux qui se rappelleront l'avoir connu du temps où il représentait la Sabena à l'aéroport d'Ostende et de l'habitude qu'il avait de se donner complètement au travail, ce qui lui a d'ailleurs été fatal !

La mort l'a frappé à un moment où il remplissait d'importantes fonctions au Service de la Sabena à Barcelone en Espagne.

Léon Garnier nous manquera, il était un officier de réserve hors de pair !

La rédaction de Neptunus présente à Madame Garnier ainsi qu'à la famille ses condoléances les plus sincères.

Fregatkapitein (R) Léon Garnier heeft ons verlaten

Met ontsteltenis heeft de redactie het onverwacht overlijden van Fregatkapitein (R) L. Garnier vernomen. Vrijwilliger bij de Royal Navy, Belgian Section, verliet hij onze Zeemacht in 1949. In het reserviekader van onze Marine bracht hij het echter tot Fregatkapitein. De Zeemacht lag hem zeer nauw aan het hart en de rappels die hij er heeft gedaan waren ontelbaar. De rol die hij heeft gespeeld in de Zeemacht veertiendaagsen z.o.m. te Luik, is zeker tengoede gekomen van ons Zeemachtimago. Fregatkapitein Léon Garnier, was bovendien een bijzonder charmante persoon en had talrijke vrienden. Velen te Oostende herinneren zich de tijd dat hij SABENA vertegenwoordigde op de Oostendse Luchthaven en zijn totale inzet voor zijn werk, deze inzet is hem tenslotte fataal geworden. Het is in zijn laatste functie te Barcelona, in Spanje, waar hij in opdracht van SABENA, een belangrijke taak had, dat het noodlot toesloeg. Wij zullen Léon Garnier missen, hij was een goed en schoon mens en een voorbeeldig reserveofficier. De redactie van Neptunus biedt aan Mevrouw Garnier en de familie, haar zeer oprechte deelneming aan.

E.V.H.

ONZE ZEEMACHT VERLOOR EEN GOEDE VRIEND

Met ontsteltenis en ongeloof hebben wij het overlijden vernomen van Vice-admiraal Hendrik van Beek, bevelhebber van de Nederlandse zeestrijdkrachten en tevens chef van de marinestaf. Admiraal H.L. van Beek kwam om het leven bij een dodelijk verkeersongeval in de nacht van 19 op 20 maart jl.

Admiraal H.L. van Beek werd op 3 mei 1929 geboren te Dordrecht en kwam op 17 september 1946 bij de Koninklijke Nederlandse Marine als Adelborst. Zijn marineloopbaan in een notedop ziet er als volgt uit :



Na beëindiging van de opleiding tot zeeofficier bij het Koninklijk Instituut voor de marine te Den Helder, geplaatst aan boord van Hr. Ms. Van Kinsbergen en bij de mijnendienst Nederland.

In april 1951 uitgezonden naar het voormalig Nederlands-Oost-Indië en geplaatst aan boord van Hr. Ms. Woendi.

Van mei 1952 tot november belast met het bevel over Hr. Ms. L 9611, daarna voor een viertal maanden geplaatst aan boord van Hr. Ms. Boeroe en belast met de functie van oudste officier.

Na terugkeer in Nederland respectievelijk geplaatst aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Karel Doorman.

In januari 1954 aan boord van Hr. Ms. Pelikaan voor het volgen van de opleiding tot navigatie-directie-officier en in november van hetzelfde jaar aan boord van Hr. Ms. De Zeeuw en belast met de functie van navigatie-directie-officier. Na een korte periode aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën werd hij gedetacheerd bij de Royal Navy.

Van maart 1956 tot februari 1958 geplaatst aan boord van Hr. Ms. De Ruyter en belast met de functie van navigatie-directie-officier en vervolgens tot mei 1959 aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman en belast met de functie van assistent navigatie-directie-officier om daarna tot juli 1961 aan wal te gaan bij de navigatiegevechtsschool als instructuur.

Van juli 1961 tot maart 1963 diverse functies als navigatie-directie-officier a/b van de Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Karel Doorman.

Vervolgens werd Admiraal H. van Beek tewerkgesteld bij de commandant der Zeemacht in Nederland en belast met de functie van stafofficier navigatie-directie ; geplaatst bij het eskader en belast met de functie van stafofficier plannen, daarna bij

de marinestafschool voor het volgen van de cursus hogere krijgskundige vorming.

Van september 1968 tot april 1969 onder vrijstelling van alle diensten bij de Zeemacht, aangewezen voor het volgen van de post-doctorale leergang bedrijfskunde uitgaande van de stichting bedrijfskunde te Rotterdam.

In mei 1969 werd hij belast met de functie van adjudant van de staatssecretaris van defensie om in 1971 ter beschikking gesteld te worden van de staatssecretaris van defensie.

In juni 1972 terug aan boord belast met het bevel over Hr. Ms. Van Speijk ; een jaar nadien, een nieuw bevel over Hr. Ms. Isaac Sweers.

In februari 1974 werd hij belast met het bevel over het eskader ; in februari 1977 kreeg hij de functie van plaatsvervangend chef van de marinestaf om tenslotte in maart 1979 belast te worden met de functie van bevelhebber der zeestrijdkrachten tevens chef van de marinestaf.

Admiraal H. van Beek telde talrijke vrienden in België en was een graag geziene gast in ons land. De redactie biedt aan Mevrouw H. van Beek-Bussemaker en de drie zonen van Admiraal van Beek, haar zeer oprechte deelneming aan.

E.V.H.





Mooi en diskreet kenteken van onze Zeemacht, kan gedragen worden op kraag of das, uitvoering in marineblauw lak en verguld anker. Op tekening afgebeeld op ware grootte en vergroot. Slechts 50,— Fr + 10,— Fr portkosten (wordt als brief toegezonden).

Joli et discret, l'insigne de notre Force Navale, peut être porté sur le col ou la cravate. Il est orné de laque bleu marine et d'une ancre dorée. L'illustration le montre grandeur nature et agrandi. Il ne coûte que 50,— Frs + 10 Frs. de frais de port (est envoyé comme lettre).

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

29e jaargang - neptunus 1981-82 - 29e année

nr 193 - no 193

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
 boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
 nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
 (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
 politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
 aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse péri-
 odique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
 Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent